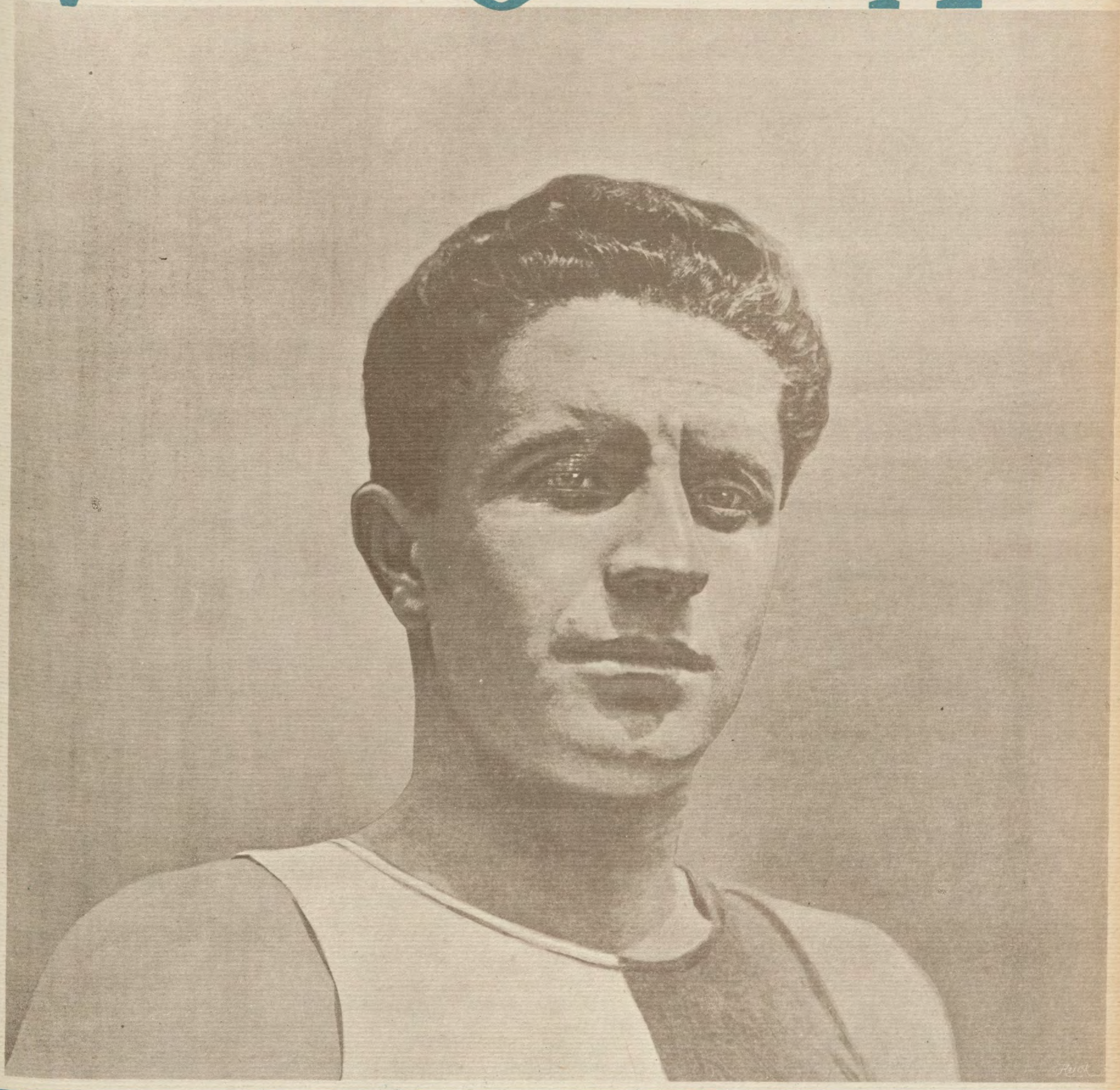
16e Année. — N° 778.

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

16 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR



DANS CE NUMÉRO : UN HORS-TEXTE : BABLOT, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE FRANCE

ALTIMANI, RECORDMAN DE L'HEURE A LA MARCHE

L'Italien Altimani a battu le record du monde de l'heure à la marche, couvrant 13 kilomètres 403 mètres 7, à Milan.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

POURQUOI les PNEUS A. GRAMMONT sont-ils de plus en plus demandés ?

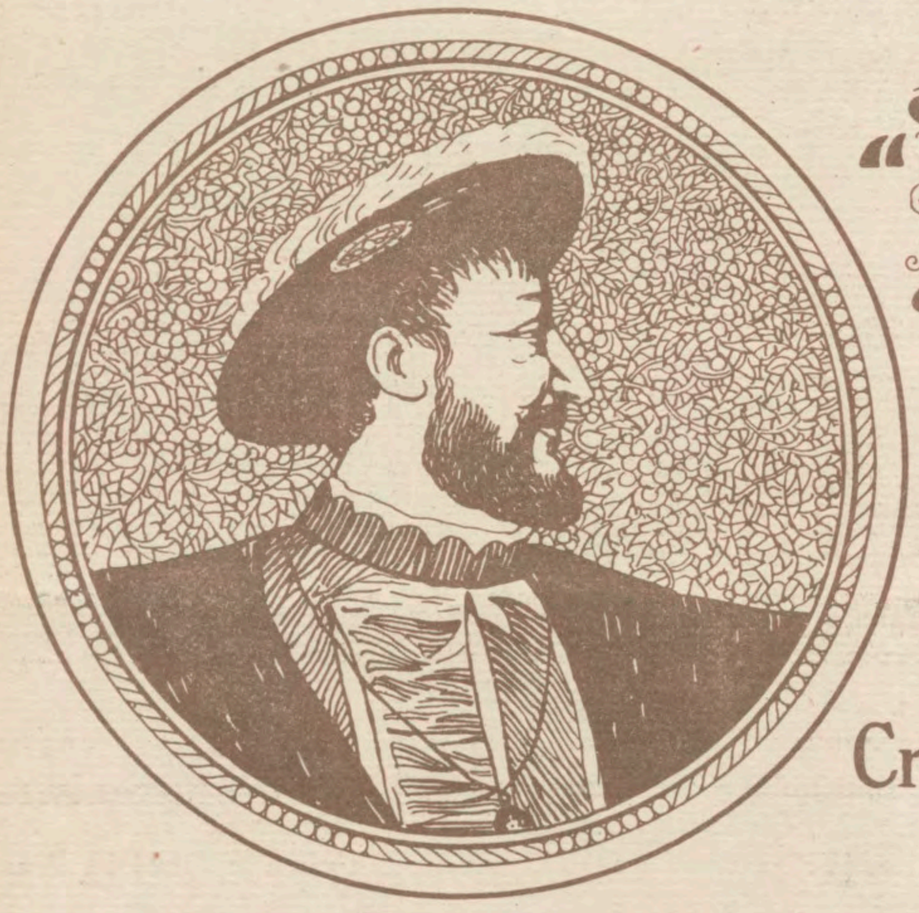
PARCE QUE ceux qui en ont fait usage y reviennent toujours et les recommandent aux autres.

Demandez de suite les **Tarifs Auto** et **poids lourds** en vous référant de **"LA VIE AU GRAND AIR"** à la

Sté des Etablissements industriels de E.-C. GRAMMONT et de ALEXANDRE GRAMMONT

à PONT-DE-CHERUY (Isère)

:: DÉPOTS à PARIS, LYON, ANGERS, BORDEAUX, MARSEILLE, TOULOUSE, GRENOBLE ::



"La Françoise"

Grande Liqueur de Cognac

Créée à la Cour de François 1er

Actuellement fabriquée à Saint-Savinien-sur-Charente

Siège Social : 71, rue de Provence, Paris

LES SIÈGES (pour Automobiles) "PULLMAN" sièges et dossiers supprimant les chocs

ne se trouvent que chez LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq, LEVALLOIS.

HUPALI

PLAQUES POSITIVES GUILLEMINOT

SANS RIVALES

R. GUILLEMINOT BOESPFLUG & Cie PARIS

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES

DUPONT

10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Télép. 818-67
Catalogue franco

PIERRE LAFITTE ET Cie

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

LA CHASSE A TIR

Par CUNISSET-CARNOT

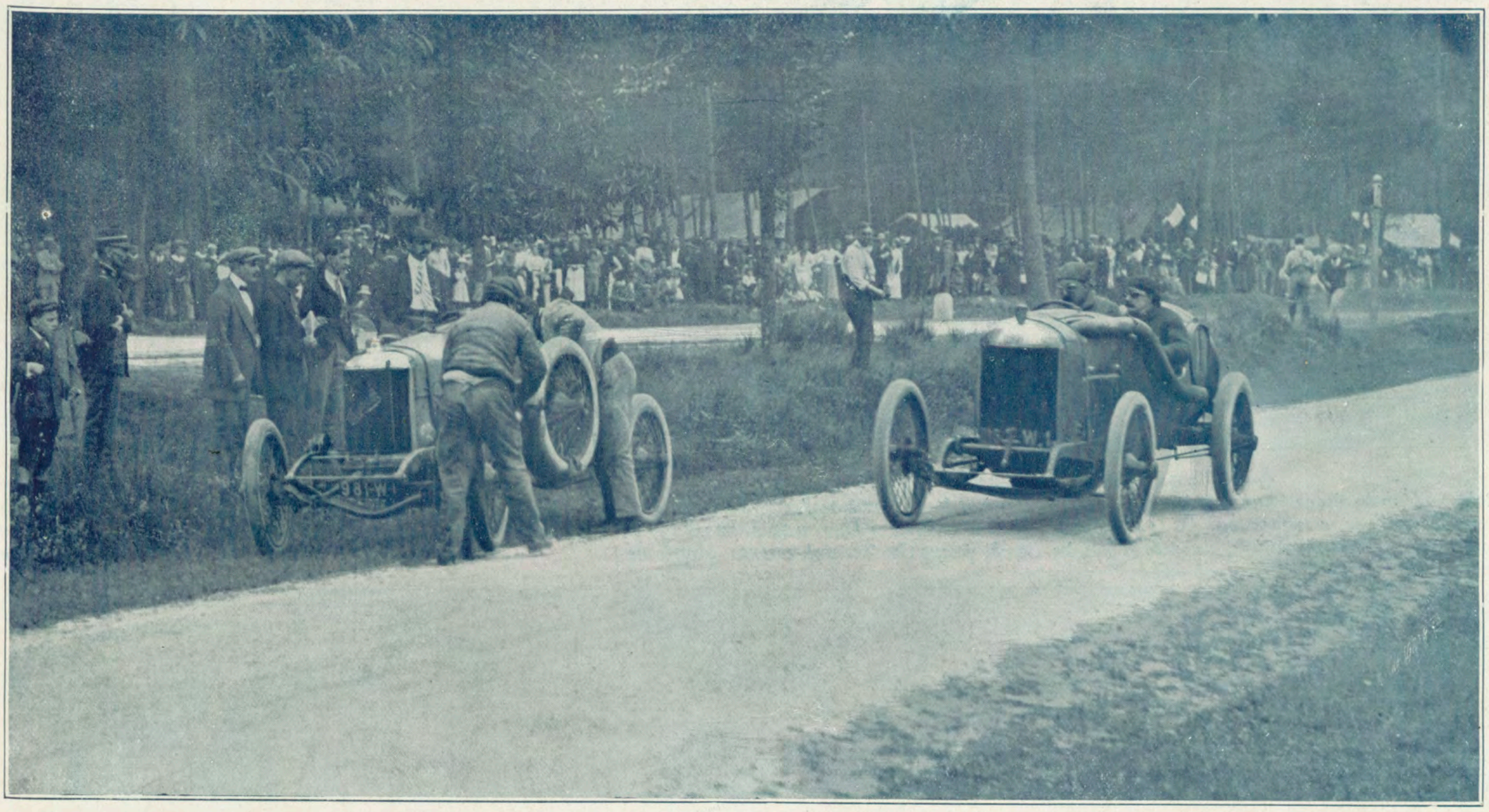
Le volume : Broché, **6** fr.; Cartonné, **7** fr.; Relié peau, **10** fr.

EN VENTE PARTOUT

LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

RECHERCHES SOURCES, MINES, TRÉSORS. Monsieur Vaussard, à Bois-Colombes (Seine).

LE GRAND PRIX DE FRANCE

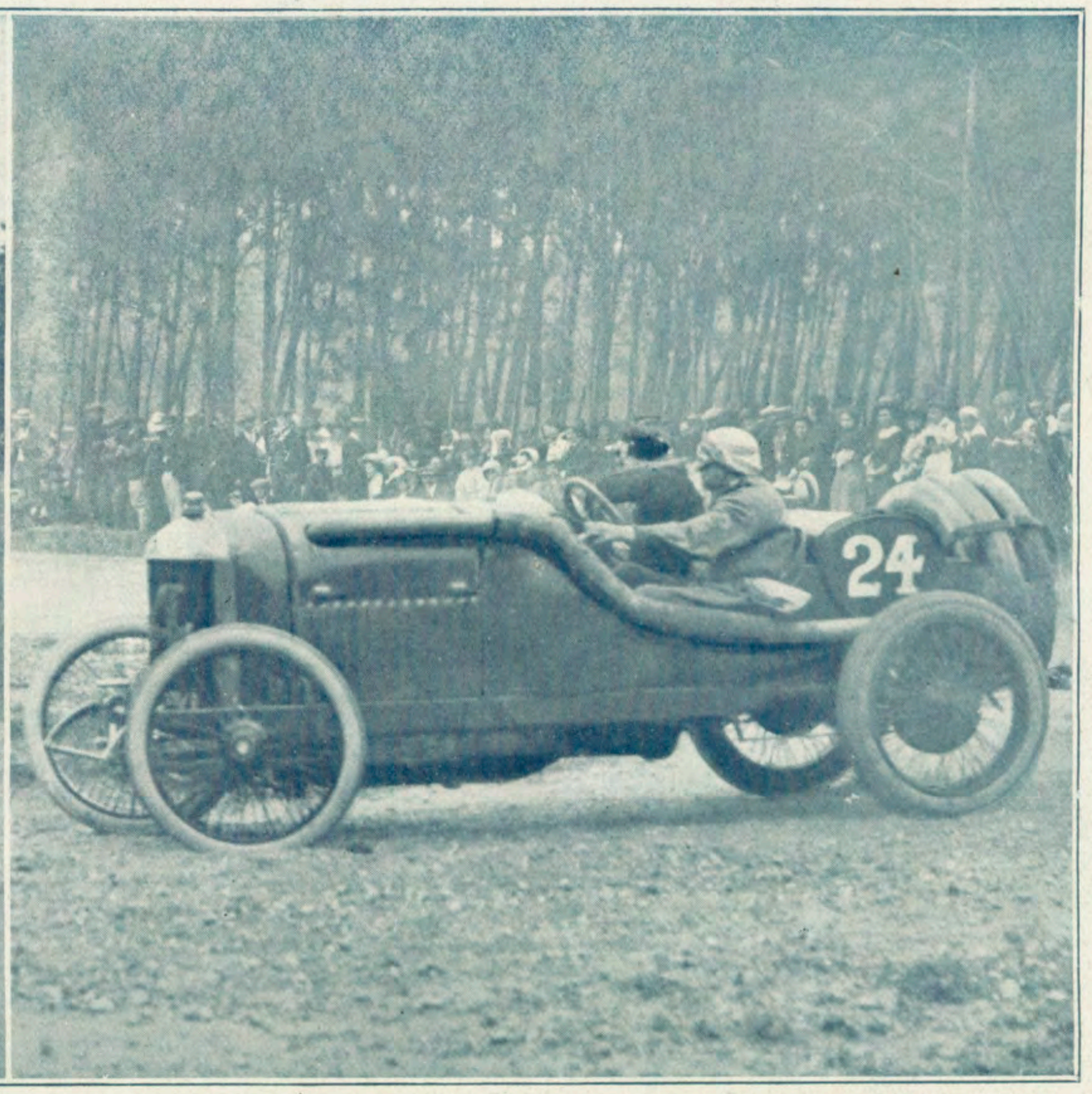


LE VAINQUEUR BABLOT EN VITESSE

Le Grand Prix de France disputé sur le Circuit du Mans, mardi dernier, mesurait 540 kil. La victoire est revenue à Bablot qui, sur sa Delage, a couvert le parcours en 4 h. 21 m. 50 s. 4/5. à 123 kil. 700 à l'heure. Il accomplit un tour à 133 kil. de moyenne. (Pneus Continental, essence Motricine.)

LE SECOND, GUYOT

Guyot, également sur voiture Delage, s'est attribué la seconde place en 4 h. 26 m. 30 s. (Pneumatiques Continental, essence Motricine, magnéto et bougies Bosch.)



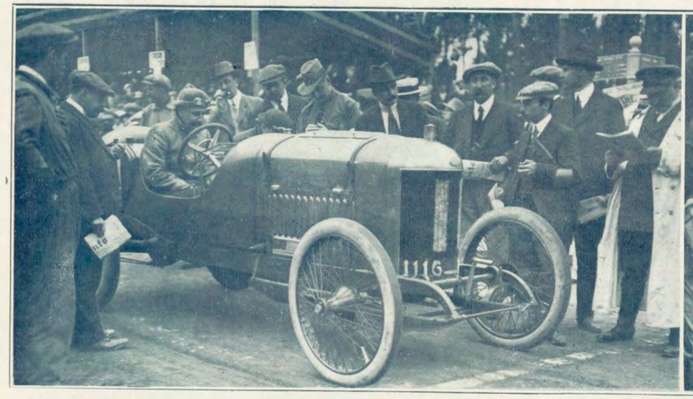
LE CINQUIÈME, DURAY

Duray s'est classé 5e en 4 h. 35 m. 3 s., faisant ainsi gagner la Coupe de Régularité à la maison Delage. (Pneus Continental, essence Motricine.)

UNE MERVEILLEUSE VICTOIRE

Dans le Grand Prix de France, la maison Delage a remporté la victoire avec Bablot qui a battu tous les records du monde établis sur route, dépassant le 123 à l'heure. Elle a pris la seconde place avec Guyot, finissant très près du premier, et s'est classée 5e avec Duray, s'assurant ainsi, suivant la coutume légendaire de la maison, la Coupe de régularité. Delage bat aussi, en même temps, non seulement le lot formidable des concurrents étrangers, mais encore les records établis l'an dernier, avec des moteurs cependant beaucoup plus puissants, par ses vainqueurs d'Amiens. Tous les records en course ont été battus par Bablot ; record du tour : 137 kil. à l'heure ; moyenne totale : 123 kil. 700 à l'heure (record du monde).

LA VIE AU GRAND AIR

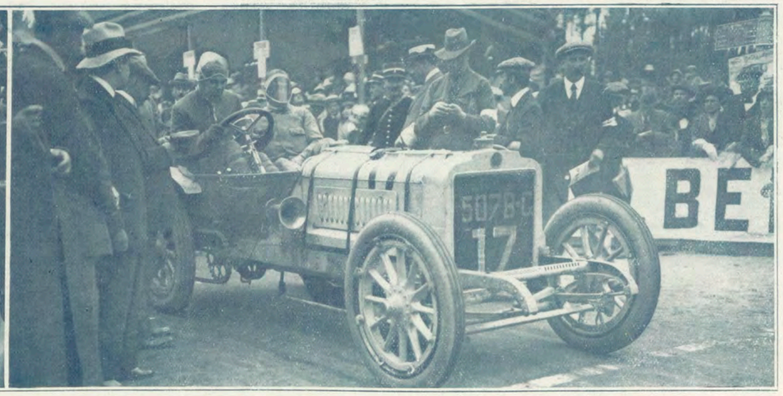


BABLOT AU DÉPART

Bablot a tenu la tête constamment, sauf au second tour où il était deuxième derrière son camarade Guyot. Il battit le record du tour dès le début et le rebattait au dernier tour en 23 m. 52 s. à 137 kil. de moyenne. (Voiture Delage, magnéto et bougies Bosch, pneus Continental, essence Motricine.)

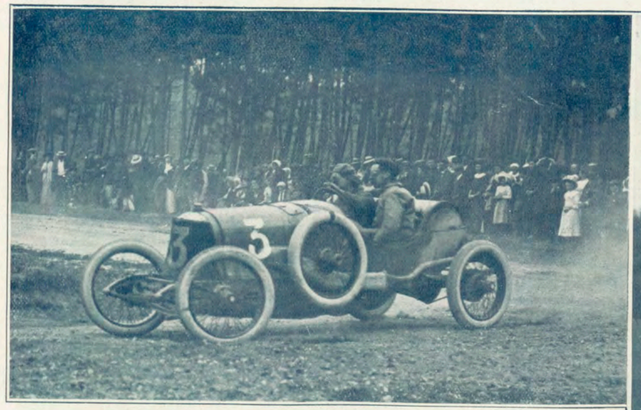
BABLOT RENTRE APRÈS SA VICTOIRE

Jamais on n'avait observé de semblables vitesses. D'ailleurs, pour que Bablot ait atteint la moyenne de 123 kil. 700 à l'heure sur 540 kil., arrêts compris, il dut bien souvent dépasser le 160 de moyenne. En passant devant les tribunes, il semblait un bolide. (Voiture Delage, pneus Continental, essence Motricine.)



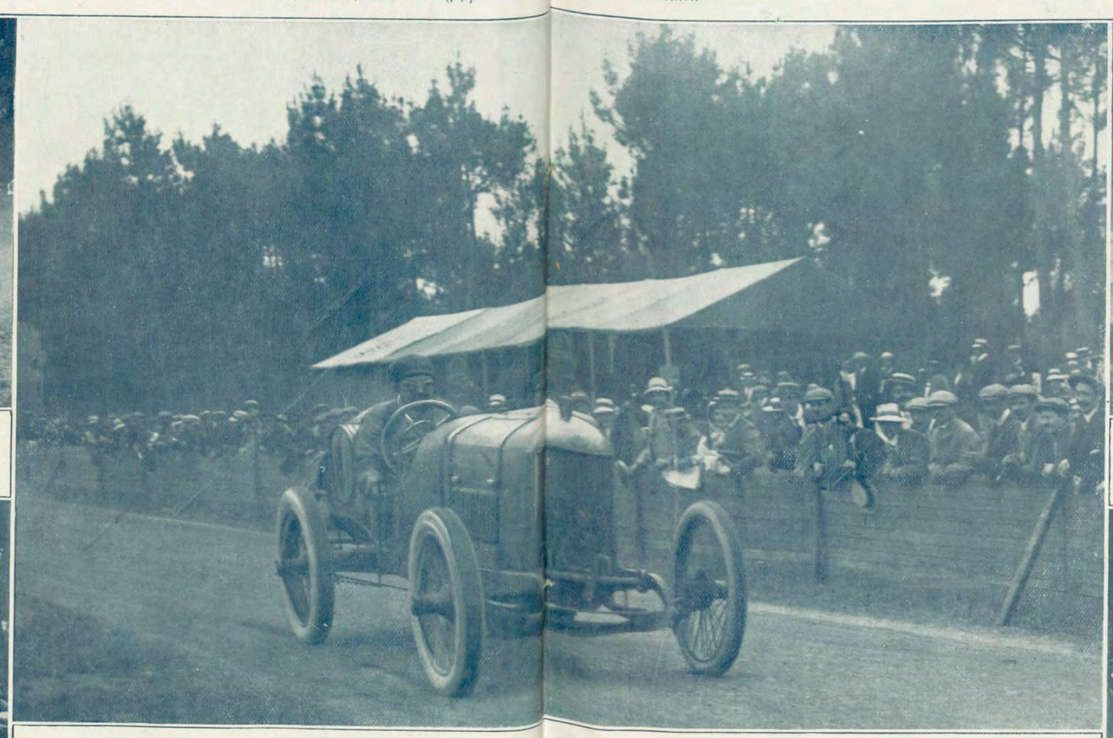
LA « BRASIER » DE THÉRY

Ce n'est pas sans une certaine curiosité que l'on attendait la rentrée de la voiture avec laquelle le regretté Théry avait gagné la Coupe Gordon-Bennett. La comparaison avec les racers d'aujourd'hui était piquante, mais ne dura que trois tours.



PORPORATO, 1er DE LA COUPE DE LA SARTHE

Porporato s'attribua la victoire dans la Coupe de la Sarthe, en 5 h. 47 m. 48 s. Il avait des pneus Pirelli et, comme Boillot et Goux au Circuit d'Amiens, n'en changea pas une seule fois pendant les 540 kil.



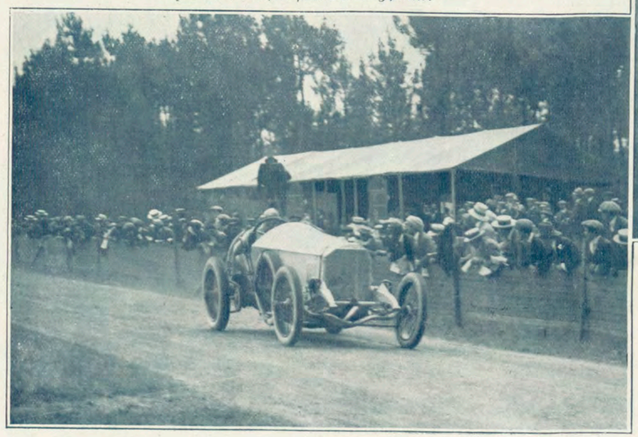
BABLOT DANS LA LIGNE D'ARRIVÉE

Bablot donna à un moment de fortes émotions à ses partisans. A la fin de l'avant-dernier tour, son mécanicien, exténué, ne pouvait arriver à remettre la voiture en marche. Très sportivement, Léon Molon, qui avait abandonné la course pour son propre compte, se précipitait sur la piste et, à la volée, mettait en marche. Conformément au règlement, il prenait la place du mécanicien et terminait la course avec Bablot, aux applaudissements de la foule.

(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

PILETTE EN VITESSE

Pilette fit une course splendide, ne se faisant battre que dans les derniers kilomètres, terminant 3e en 4 h. 27 m. 53 s., à 1 m. 23 s. du 2e, Guyot. (Pneumatiques Continental, essence Motricine, magnéto et bougies Bosch.)

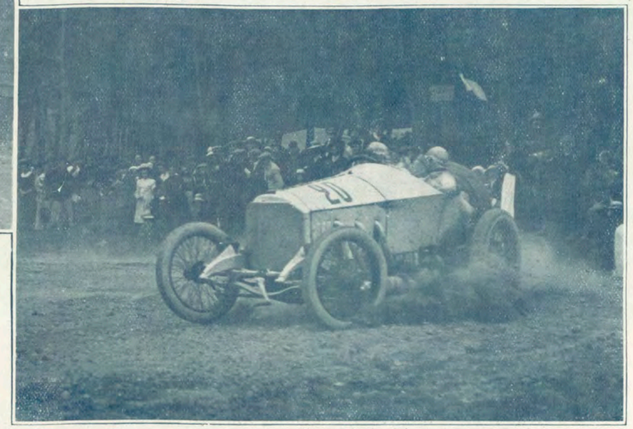


SALZER EN VITESSE

Salzer s'est classé 4e en 4 h. 34 m. 53 s. Après avoir longtemps semblé menaçant pour les premiers, il rétrograda. (Pneumatiques Continental, essence Motricine, magnéto et bougies Bosch.)

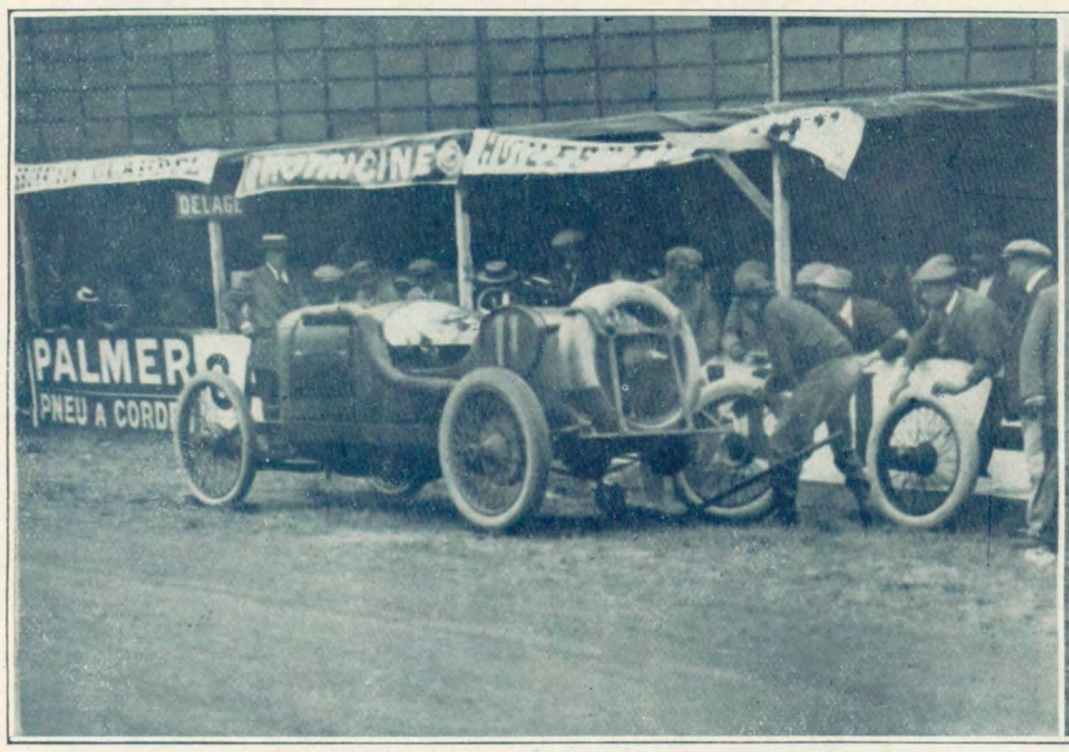
LES LAURÉATS DU MANS

Le Grand Prix du Mans a remporté, sans conteste, un succès au moins aussi considérable que le Grand Prix de l'A. C. F. Si les sportsmen eurent à regretter le forfait des Peugeot qu'un accident dont fut victime Boillot empêchèrent de prendre le départ, par contre, ils allaient assister à une magnifique rencontre internationale, qui se termina d'ailleurs par un match exclusivement franco-allemand. Les Français, grâce à Delage, remportèrent une merveilleuse victoire, laissant les autres places d'honneur aux Mercédès. Le résultat fut le suivant : 1er Bablot, sur Delage, qui couvrit les 540 kil. en 4 heures 21 minutes 50 secondes, à 123 kilomètres 700 de moyenne (tour le plus vite à 137 de moyenne) ; 2e Guyot, sur Delage, en 4 h. 26 m. 30 s. ; 3e Pilette, sur Mercédès, en 4 h. 27 m. 53 s. ; 4e Salzer, sur Mercédès, en 4 h. 34 m. 53 s. ; 5e Duray, sur Delage, en 4 h 35 m. 3 s. ; 6e Lautenschlager, sur Mercédès, en 4 h. 36 m. 41 s. ; 7e Elskamp, sur Mercédès, en 5 h. 18 m. 45 s. ; 8e Thomas, sur Schneider, en 5 h. 25 m. 55 s. Le départ avait été pris par 20 concurrents. La Coupe de la Sarthe (réservée aux voitures de 3 litres de cylindrée), revint à Porporato en 5 h. 47 m. 48 s. Un seul incident d'autant plus regrettable qu'il était provoqué par un concurrent : Elskamp, gêna Guyot sur la route l'empêchant ostensiblement de passer. M. Delage déposa aussitôt une réclamation et Eskamp fut pénalisé de 500 francs d'amende avec demande d'extension de pénalité à la Commission sportive de l'A. C. F.



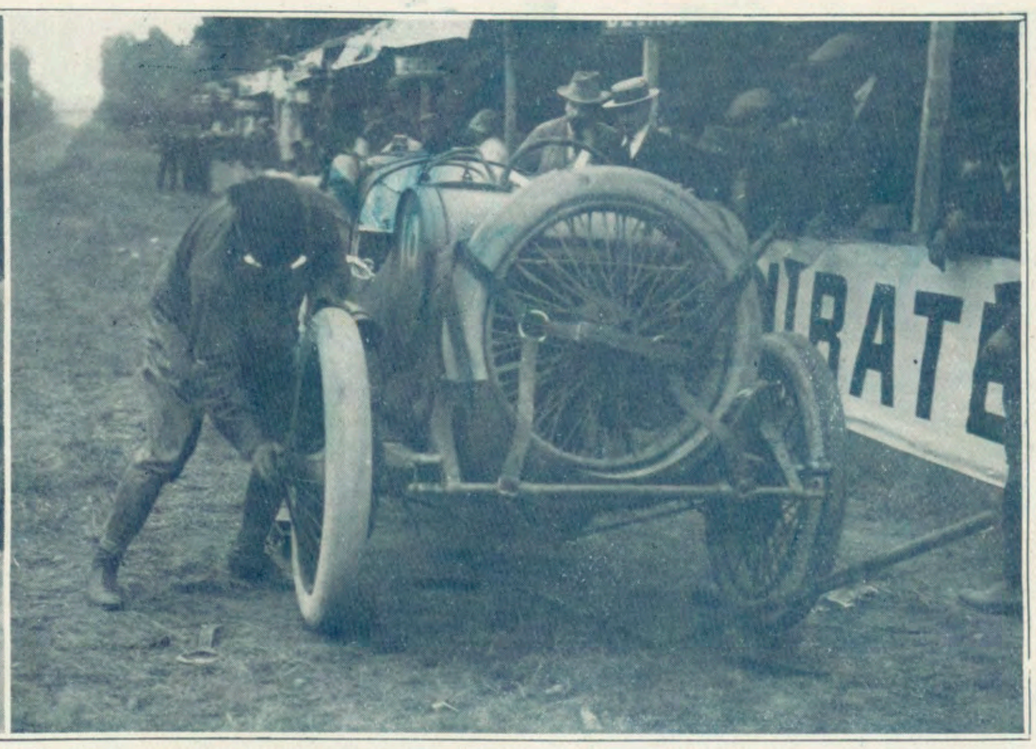
LAUTENSCHLAGER

Lautenschlager qui gagna le Grand Prix de l'A. C. F. en 1908 dut se contenter de la 6e place en 4 h. 36 m. 41 s. (Pneumatiques Continental, essence Motricine, magnéto et bougies Bosch.)



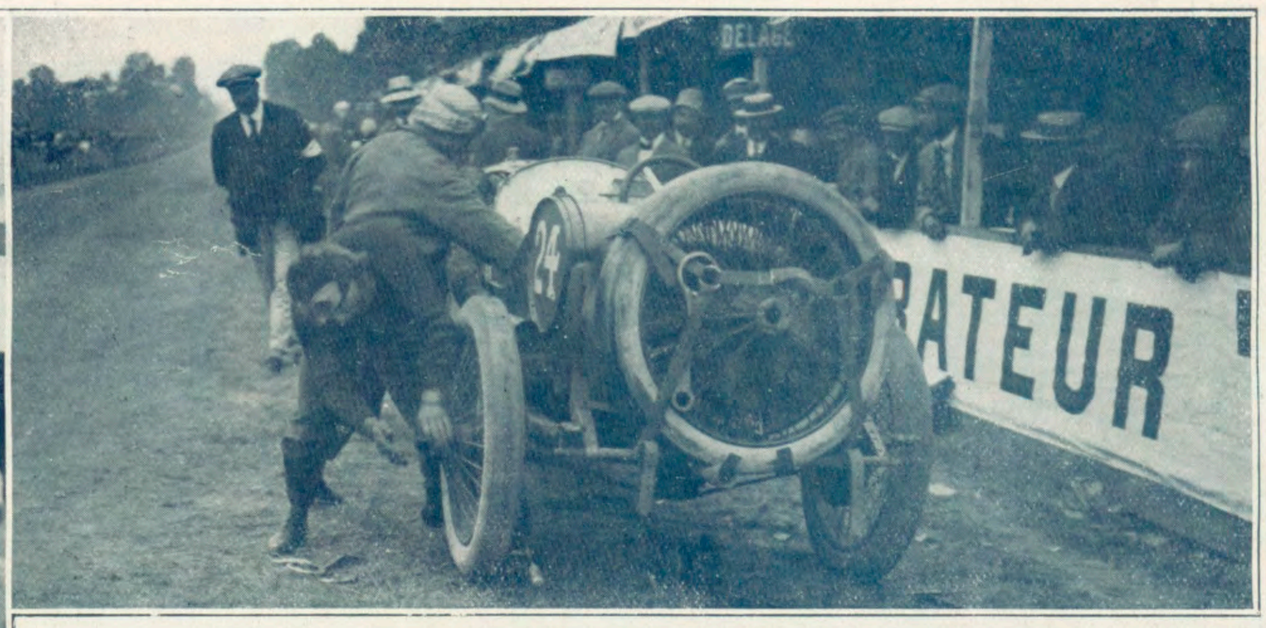
BABLOT AU RAVITAILLEMENT

Le Circuit du Mans est terriblement vite et les bandages furent victimes de cette vitesse. Aussi les ravitaillements furent-ils nombreux.



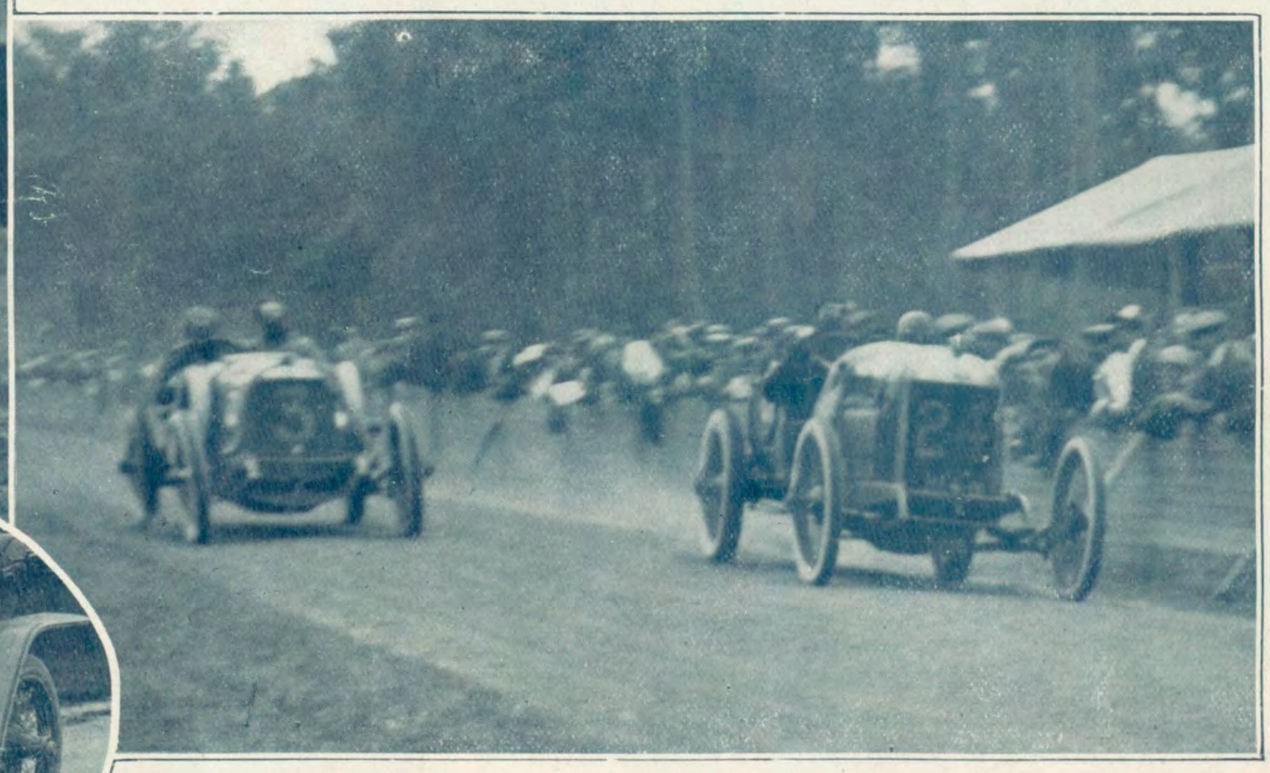
GUYOT AU RAVITAILLEMENT

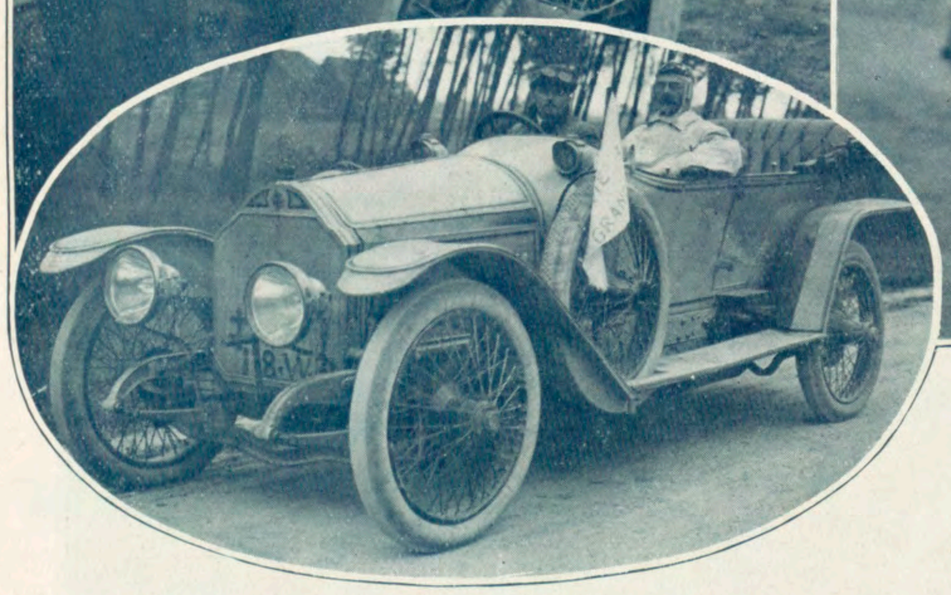
Guyot est, on s'en souvient, un des aviateurs de la première heure qui a laissé le levier pour le volant. (Pneus Continental, essence Motricine.)



DURAY RAVITAILLE

Ce fut une joie de revoir au volant l'excellent vainqueur du Circuit des Ardennes toujours populaire. (Pneus Continental, essence Motricine, magnéto et bougies Bosch.)





LA VOITURE DE " LA VIE AU GRAND AIR "

Grâce à leur 40 chx Lorraine-Dietrich, les photographes de La Vie au Grand Air *purent saisir les concurrents sur tous les points intéressants du Circuit. — En haut, Elskamp ravitaille.*

DURAY PASSE PORPORATO

C'était un spectacle vraiment impressionnant que celui des voitures passant en pleine vitesse devvnt les tribunes.

LES RAVITAILLEMENTS

Le Grand Prix de France se disputait sur un circuit de 54 kilomètres qui devait être bouclé dix fois. Les ravitaillements n'étaient autorisés que devant les tribunes. Le règlement permettait aux voitures de courir suivant la formule libre. Aucune limitation de poids, ni de consommation, ni de cylindrée. La Coupe de la Sarthe exigeait une cylindrée de 3 litres au maximum.

16e Année. — N° 778.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70.

16 Août 1913. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

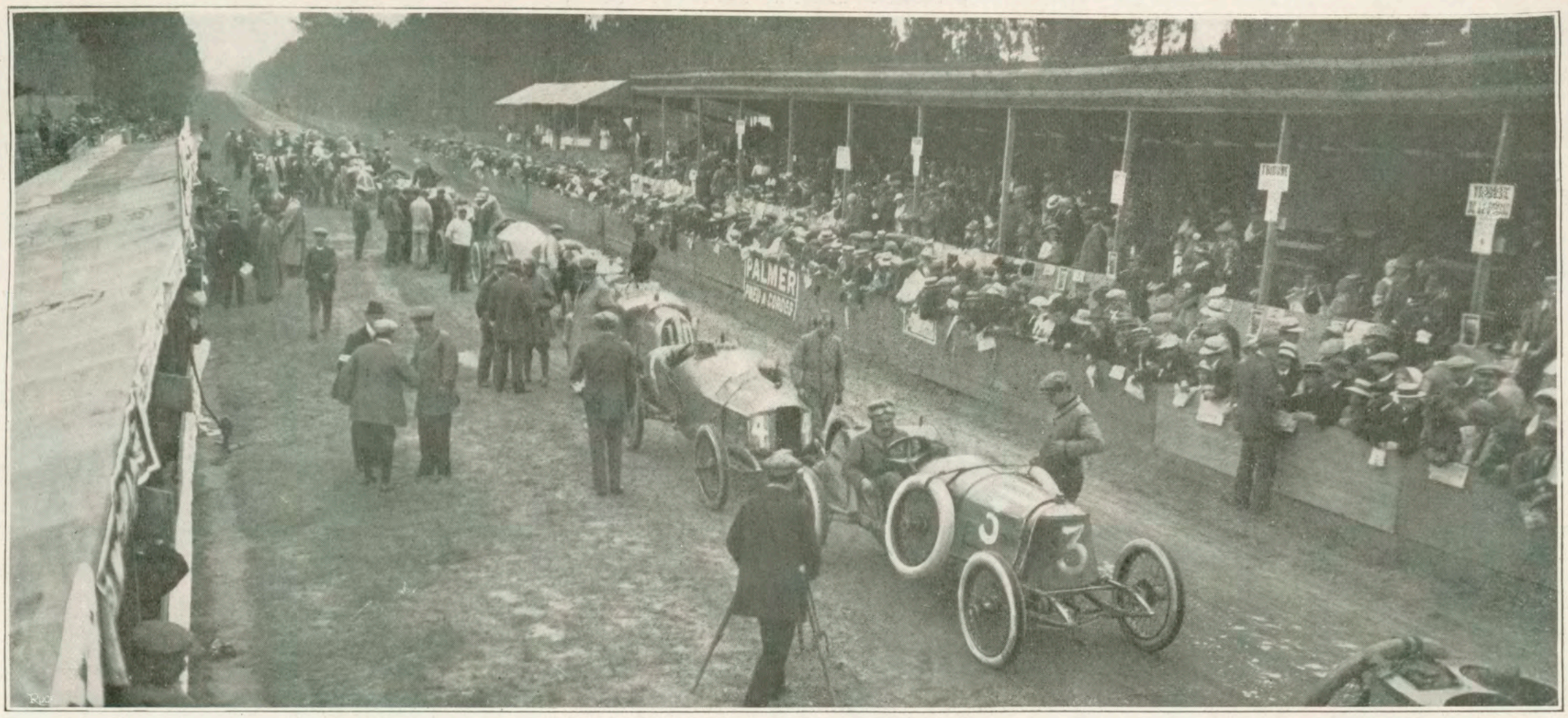
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicite : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.

CAVELIER, DÉTENTEUR DE LA COUPE MICHELIN

L'aviateur Cavelier, en s'attribuant la Coupe Michelin, a fait preuve d'une endurance peu commune, se mettant en piste dès l'aurore, pendant neuf jours de suite, et réussissant à totaliser le chiffre fantastique de 7.096 kilom. 320, alors que le minimum exigé est de 2.000 kilomètres. Le premier jour (29 juillet), il couvrait 901 kilom. 120, ainsi que le lendemain. Puis, deux jours avec 788 kilom. 480, deux jours avec 901 kilom. 120, deux jours avec 788 kilom. 480 et enfin le dernier (6 août) pour dépasser les 7.000 kilomètres, avec 357 kilom. 920. (Monoplan Deperdussin, moteur Gnome, hélice Chauvière.)



LE DÉPART DU CIRCUIT DU MANS

Le Circuit du Mans, organisé d'impeccable façon par l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest, comprenait deux épreuves : l'une, la Coupe de la Sarthe, réservée aux voitures d'une cylindrée de trois litres, fut gagnée par Porporato (nº 3); l'autre, sans limitation, le Grand Prix de France, revint à Bablot (pneus Continental, magnéto et bougies Bosch).

LE MEETING AUTOMOBILE DU MANS

par PAUL MEYAN

Une fois de plus, nous avons vécu, aux tribunes des Hunaudières, quelques heures d'une émotion intense et la victoire qu'y a remportée Delage, dans le Grand Prix de France, fut, sans conteste, une des plus franches et des plus âprement disputées, parmi toutes celles qu'il m'a été donné d'applaudir. Mais ce succès, qui confirme la supériorité constante de l'industrie française, nous le devons aussi à l'Automoblie Club de la Sarthe, dont je suis heureux de féliciter ici les impeccables organisateurs. La réunion à laquelle ils nous conviaient comportait deux journées de courses dont l'intérêt était habilement gradué : la première, consacrée aux motocyclettes, sidecars et cyclecars, — autrement dit véhicules quelconques montés sur quatre roues ; — la deuxième aux voitures qui prennent la plus grande part des sympathies et des applaudissements de la foule.

Ce n'est pas que, dans l'un comme dans l'autre camp, chez les grands comme chez les petits, l'effort ne soit aussi considérable. Tous poursuivent un même idéal : la perfection. Seulement, les uns sont sur la brèche depuis de longues années déjà, alors que les autres naissent à peine. Et ceux-ci, en présence d'une nouvelle formule de voiturette coûtant le moins cher possible, en sont encore à la période de tâtonnements, à la recherche de dispositifs originaux, simples et robustes, de transmissions pratiques, d'un prix de revient modeste. Il y a déjà nombre d'essais heureux qui, mis au point, donneront, je n'en doute pas, satisfaction ; mais les Romains n'ont pas construit leur ville en un jour, et nous devons faire crédit aux ingénieurs et aux ingénieux qui se sont donné la tâche de travailler pour le populaire. C'est encore le meilleur procédé de vulgarisation.

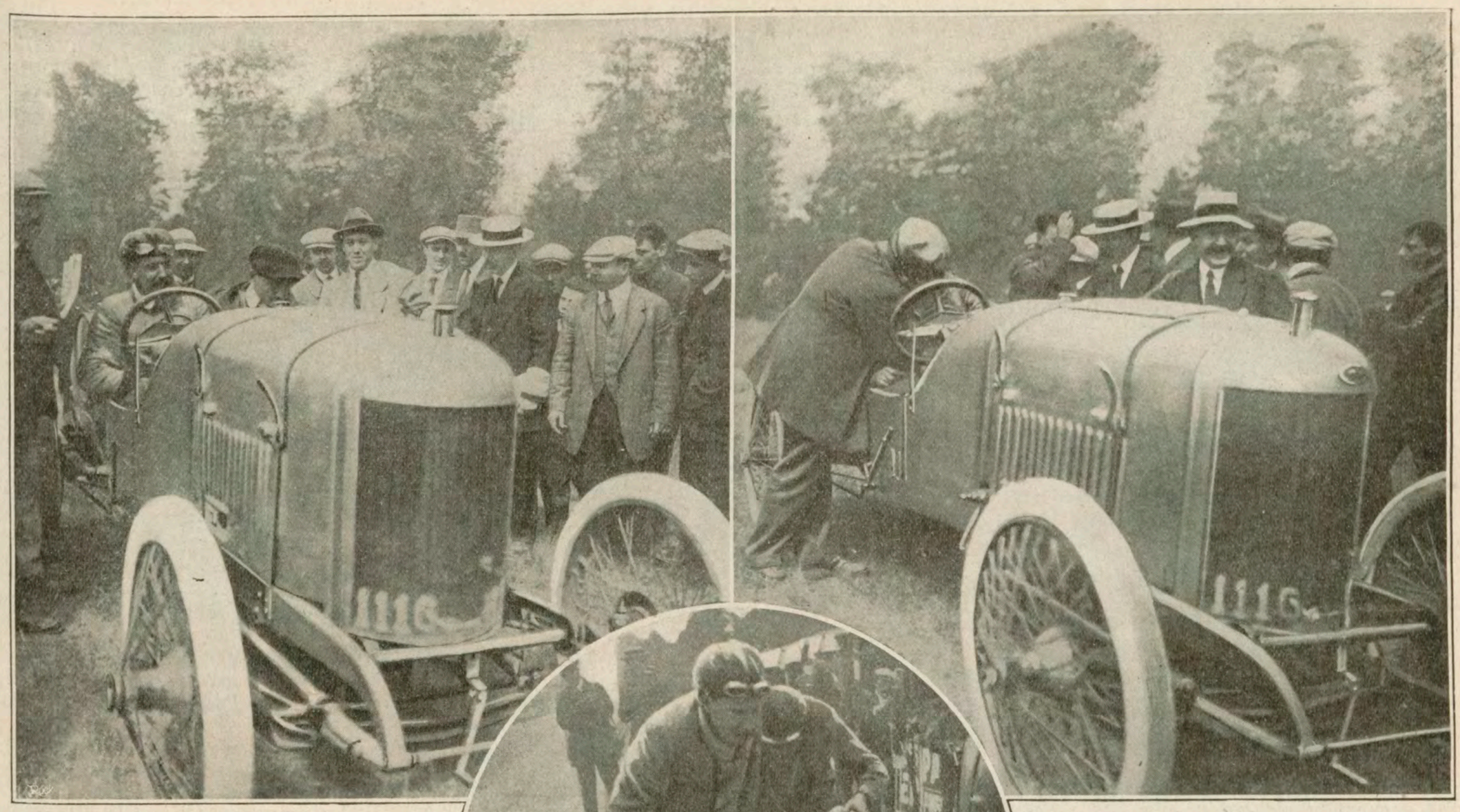
Le circuit, sur lequel se disputait les deux épreuves, a la forme d'un triangle de 54 kilomètres de tour, dont le sommet est situé à la fourche de Pontlieue et dont la base est entre Bois-Chaudé et Ecommoy. Deux grandes lignes droites, propices aux plus folles vitesses, réunies par une route assez sinueuse pour mettre au travail l'habileté des conducteurs. Sur tout le parcours, dont le sol chloruré ignore la poussière, des barrières, de l'infanterie, des artilleurs, des gendarmes, assurent la sécurité ; des passerelles permettent les communications

LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE FRANCE, BABLOT

Le vainqueur du Grand Prix de France fut le parfait conducteur Bablot qui ne se contenta point de remporter la victoire, mais de battre les records du monde sur 540 kilomètres qu'il parcourut à 123 kilom. 700 de moyenne. Il boucla le dernier tour de 54 kilomètres à 137 kilomètres à l'heure. (Pneumatiques Continental.)

BABLOT

Vainqueur du Grand Prix de France.



QUELQUES INSTANTANÉS
Bablot tint la tête du début à la fin, sauf au second tour où il était à sept secondes de son camarade d'équipe Guyot. A gauche, le

BABLOT RAVITAILLE
Tandis que son mécanicien change une roue, Bablot vérifie minutieusement sa voiture.

DU VAINQUEUR
départ de Bablot. A droite, M. Delage embrasse son merveilleux conducteur après sa belle victoire. (Pneus Continental.)

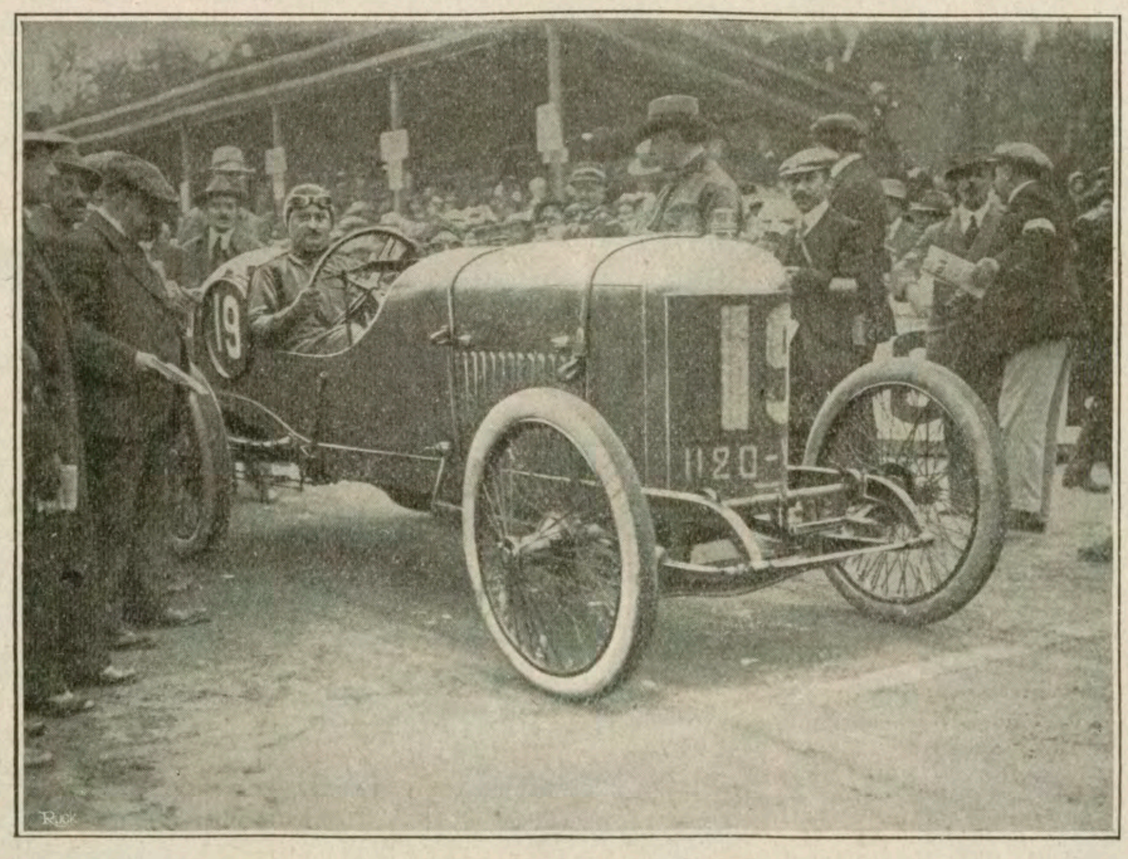
de l'intérieur à l'extérieur du circuit. Aux Hunaudières, que Wilbur Wright rendit célèbres, il y a déjà cinq ans, se trouvent les tribunes, la poste des chronométreurs, le tableau d'affichage, les boxes de ravitaillement. C'est là que se donneront les départs et que se jugeront les arrivées, là que nous frémirons nous-même aux passages de ces bolides, lancés à une allure telle que nous aurons du mal à distinguer leurs numéros. J'avoue, pour ma part, que je n'avais jamais, même à Brooklands, le si parfait autodrome anglais, ressenti une semblable impression de vitesse.

On me dit que l'ensemble de cette organisation revient à 80.000 francs. Je n'en suis nullement surpris, je m'étonne même qu'une pareille somme puisse être suffisante pour couvrir les frais d'une aussi grosse entreprise. Mais l'intérêt que devait présenter le sport annoncé, l'espoir d'une lutte sévère qui ne nous a pas déçus, et le beau temps, ce facteur si important de toute réunion de plein air, qui n'a cessé de durer pendant les deux journées du meeting, ont amené au Mans une foule nombreuse. De Paris, des régions voisines, même des plages de la Manche et de l'Océan, les voitures et les chemins de fer ont déversé autour du circuit des milliers et des milliers de spectateurs qui remercient l'Automobile Club de la Sarthe du plaisir procuré.

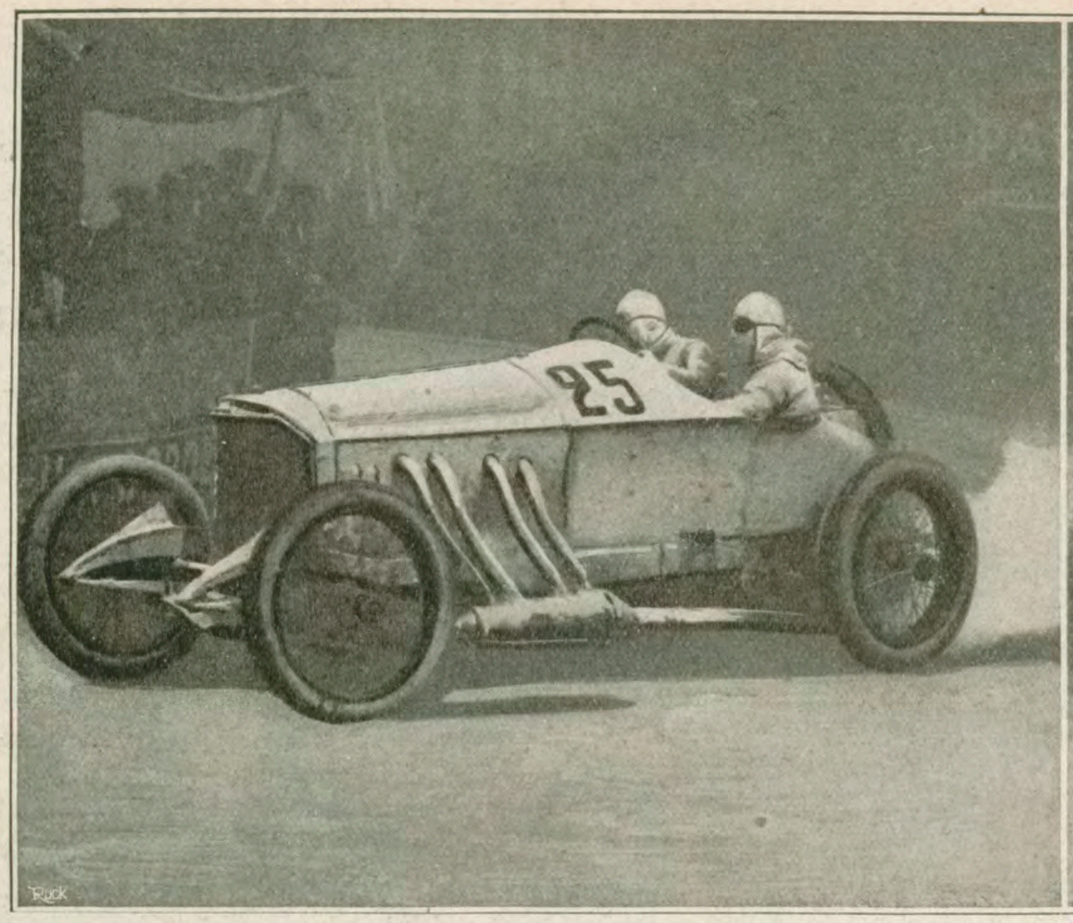
LA PREMIÈRE JOURNÉE

Moins passionnante, je l'ai déjà dit, que celle qui va suivre, la première journée était réservée aux motocyclettes réparties en deux catégories, aux sidecars que je m'étonne de voir en course, car ce sont des engins destinés au pur tourisme, et aux cyclecars et voiturettes comptant, eux aussi, trois catégories. Les premiers courraient six tours, tandis que les autres cinq seulement. D'où un peu de confusion dans l'ensemble, pour le spectateur tout au moins, qui avait quelque mal à se reconnaître dans les six classements différents à établir. De tout ce lot, qu'il me soit permis de dégager un concurrent, qui, d'ailleurs, se classe premier dans la série des voiturettes, M. Mathis. Ce constructeur bien connu n'a pas craint d'interrompre son voyage de noces pour venir avec sa jeune et toute charmante femme prendre le volant de sa mignonne voiturette, parcourir les 270 kilomètres du circuit à 75 de moyenne et remporter la victoire. Voilà, certes, une mécanicienne qui n'aurait su porter grand secours à son mari en cas d'accident ou d'avarie ; mais les courses, comme les ménages heureux, n'ont pas d'histoire. Mme Mathis a emporté au départ une brassée de fleurs qu'un commissaire galant lui a offerte et elle est descendue de voiture à l'arrivée, souriante et gaie, ayant toujours à la main ses fleurs, moins fraîches qu'elle assurément. Point n'est besoin de vous dire combien elle fut applaudie et complimentée et combien aussi le conducteur et la voiturette reçurent d'éloges pour leur si belle performance. Ce fut la note mondaine et élégante de cette première journée, au cours de laquelle les autres concurrents, que je m'accuse de négliger ainsi, accomplirent, eux aussi, des prouesses.

N'est-il pas merveilleux, en

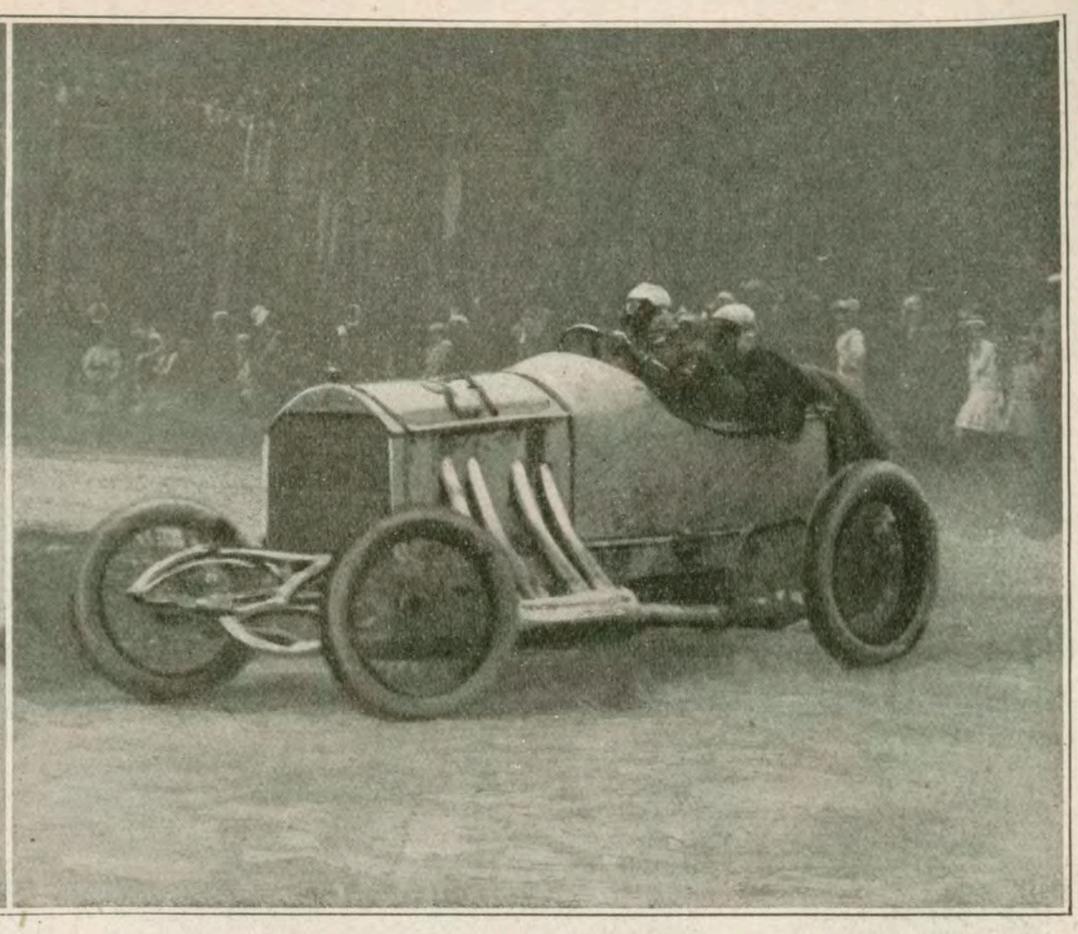


GUYOT AU DÉPART
De même qu'à Amiens, ce sont deux camarades d'équipe qui se partagèrent les deux premières places au Mans. Guyot termina deuxième après avoir fait une course splendide. (Pneumatiques Continental, magnéto et bougies Bosch.)



PILETTE EN VITESSE

Pilette fut longtemps menaçant et il était second dans les 7e, 8e et 9e tours, lorsque Guyot parvenait à le battre pour cette place. (Pneus Continental.)



ELSKAMP EN VITESSE

Elskamp finit 7e, mais fut l'auteur d'une manœuvre anti-sportive en empêchant Guyot de passer et se fit pénaliser de ce fait. (Pneus Continental.)

effet, cet exploit de Woodhouse qui sur sa motocyclette Clément de 500 cmc. de cylindrée couvre, sans arrêt, 324 kilomètres, six tours, en 3 h. 47 m. et 54 s., à 87 de moyenne, battant de loin ses concurrents et gagnant près d'un tour au cyclecar le plus rapide?

Notons que l'Automobile Club de la Sarthe a heureusement inauguré les départs groupés, aussi bien pour les motocyclettes que pour les cyclecars. Ceux-ci, précédés d'une voiture pilote, se mettaient en marche à trois cents mètres de la ligne de départ, puis, arrivé devant les tribunes, le pilote s'écartait laissant le champ libre aux concurrents qui avaient ainsi eu le temps de choisir leur place sans craindre la confusion.

A part les chutes de Fenton, en motocyclette, à Ecommoy, et d'une Automobilette conduite par Chaudy, au virage de Bois-Chaudé, chutes heureusement sans suites graves, la première journée du meeting s'est brillamment terminée.

LE GRAND PRIX DE FRANCE

C'était la grande pièce inscrite au programme sarthois, celle qui faisait le sujet de toutes les conversations et pour laquelle la grande foule se déplaçait. Songez, ce devait être la revanche du Circuit de Picardie, en même temps que la rencontre avec l'industrie allemande. Malheureusement, un léger accident survenu, entre temps, à Boillot le vainqueur d'Amiens, obligeait les Peugeot à déclarer forfait. Un gros attrait disparaissait ; mais la réputation qui précédait les Mercédès rendait bientôt à l'épreuve tout son palpitant intérêt.

Qu'allaient faire contre les voitures d'Unterturckeim, spécialement étudiées en vue de cette course, munies de moteurs d'aviation à six cylindres, sans consommation limitée, conduites par les meilleurs pilotes de l'Allemagne, qu'allaient faire les trois Delage qui furent construites pour courir avec une consommation réduite de vingt litres aux cent kilomètres. Elles étaient, sans doute, conduites par Bablot, Guyot et Duray, habiles, expérimentés, sages et audacieux à la fois ; mais la lutte serait-elle égale? Et les pronostics allaient leur train et l'angoisse était grande, angoisse qui n'a cessé de nous étreindre pendant toute la durée de l'épreuve qui s'est accrue encore au commencement du dernier tour, quand Bablot qui tenait la tête avec 11 minutes d'avance s'arrêtait pour ravitailler et ne parvenait pas à remettre son moteur en marche. Son mécanicien s'épuise en efforts infructueux. Onze minutes s'écoulent, toute l'avance est perdue. Soudain, Léon Molon saute sur la manivelle, la tourne à la volée et le moteur ronfle. Molon, pour se conformer au règlement, prend la place du mécanicien et voilà la voiture repartie aux acclamations de la foule qui applaudit surtout le geste si sportif de Molon, dont le nom restera certainement accolé à celui de Bablot, vainqueur du Grand Prix de France.

Et ce ne furent pas les seules émotions de journée. On ne parlait que de Delage et de Mercédès et voici que, dès le premier tour, Christiaens, sur Excelsior, se montre aussi rapide que les meilleurs. La voiture belge est donc dangereuse. Hélas ! un accident dans la distribution du moteur va l'éliminer bientôt. Et, avec elle, disparaîtront tour à tour la Benz dont le conducteur amateur, M. de Moraes, s'arrête épuisé ; la Brasier, de 1905, celle qui, avec Théry, gagna la Coupe Bennett et dont l'exhibition nous a permis de constater quels progrès immenses avaient pu être accomplis depuis lors ; trois Schneider, victimes de la malchance, dont une pourtant, celle conduite par Gabriel, a parcouru un tour de circuit à près de 130 de moyenne.

Le lot s'est donc bien vite réduit à huit voitures, dont six seulement sont vraiment dans la course, regagnant ou reperdant à chaque tour et

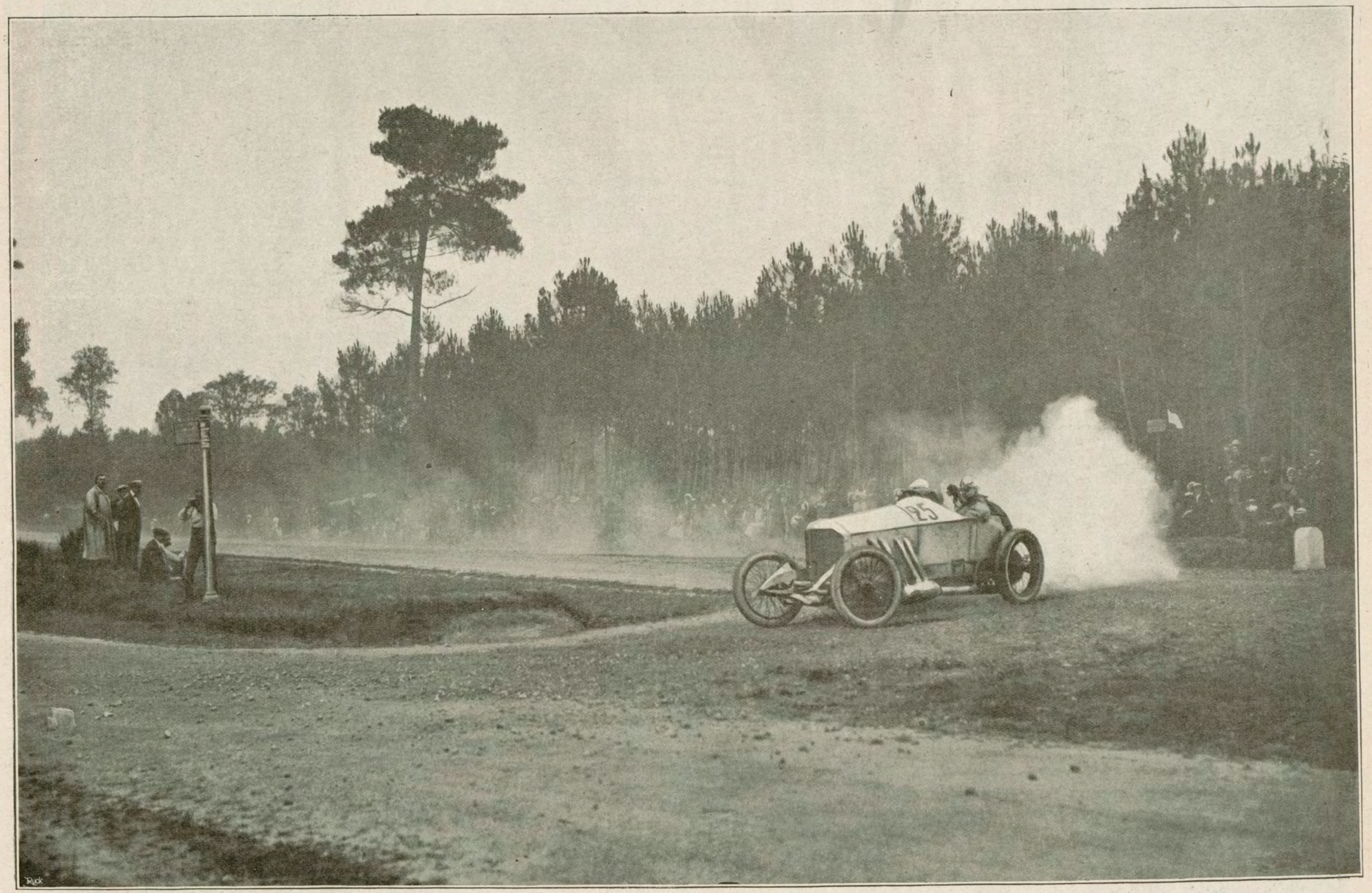
LE TABLEAU D'AFFICHAGE

Le tableau d'affichage était fort bien tenu et le public n'eut pas à protester une seule fois contre les erreurs si nombreuses qui s'y glissent parfois.

BABLOT FAIT DU 137 A L'HEURE

Ce fut avec un enthousiasme profond que la foule accueillit la nouvelle que Bablot avait bouclé son dernier tour à l'allure de 137 kilomètres à l'heure.

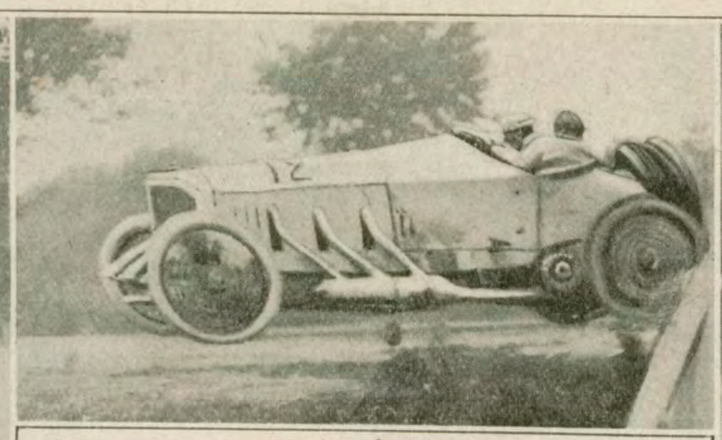
LE GRAND PRIX DE FRANCE AU MANS



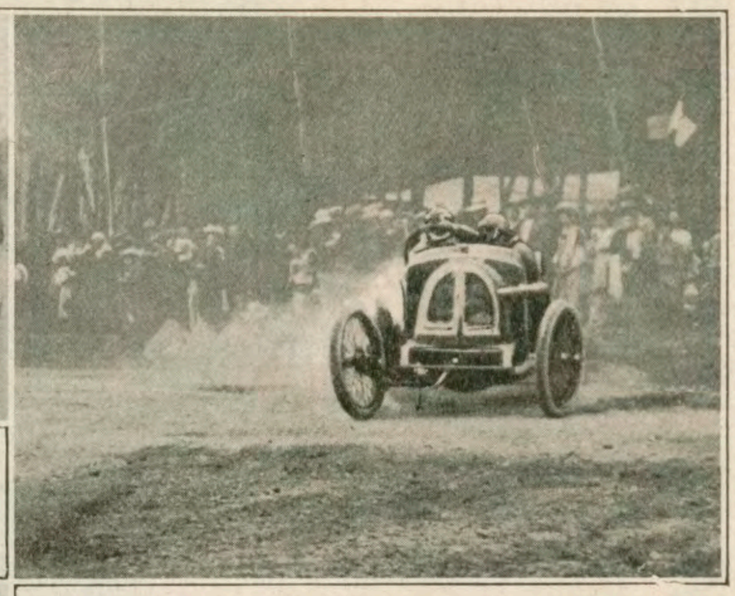
PILETTE AU VIRAGE DE BOIS-CHAUDÉ

Le virage en épingle à cheveux de Bois-Chaudé était le point le plus curieux du parcours; il devait se faire arrêté. Le public y était nombreux et un connaisseur, Georges Boillot, le héros des deux derniers Grands Prix de l'A. C. F., y prenait des clichés. On le remarque à gauche, en bras de chemise. Notre photographie représente Pilette. Son duel avec Guyot fut très émouvant et c'est dans les 50 derniers kilomètres seulement que la partie se joua, Guyot parvenant à reprendre l'avantage et à finir second en 4 h. 26 m. 30 s., battant Pilette troisième en 4 h. 27 m. 53 s. (Pneus Continental).

CRESPELLE
Crespelle, qui concourait pour la Coupe de la Sarthe, dut abandonner au cinquième tour.



SALZER
Le champion connu Salzer prit la 4e place en 4 h. 34 m. 52 s. (Pneus Continental.)



THOMAS
Thomas se classa 8e, après avoir tenu la 7e place jusqu'à l'avant-dernier tour.

se serrant de près. Bablot n'a perdu le commandement qu'au second tour où Guyot, sur sa Delage, a tenu la tête ; mais il repasse premier au troisième tour et ne rétrogradera plus jusqu'à la fin

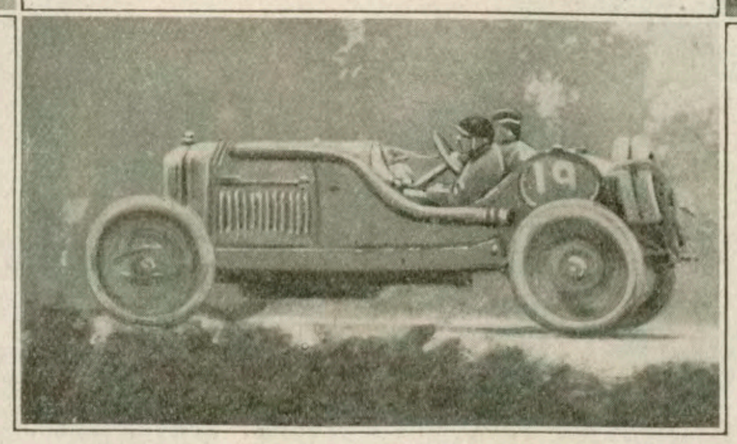
Pilette, Lautenschlager, Salzer, Guyot et Duray se livrent pendant tout le parcours à une chasse effrénée. Jusqu'à la mi course, les trois Delage sont en tête; Duray est même second pendant deux tours. Mais les Mercédès, qui sont évidemment moins rapides, ont la chance de ne pas avoir à ravitailler et cet avantage, sur la fin, devient important. Voici Pilette second au septième tour: il est à dix minutes de Bablot; Lautenschlager suit de près et talonne Guyot à deux minutes. Les distances qui séparent les concurrents diminuent petit à petit. Que vont nous apporter les dernières minutes?

C'est alors que se produit l'incident du ravitaillement de Bablot dont j'ai parlé plus haut. D'après le chronométrage, Pilette serait en tête au commencement du dernier tour, serré de près par Guyot. Et, les yeux sur l'aiguille de la montre et sur l'horizon aussi, nous attendons, oppressés, silencieux.

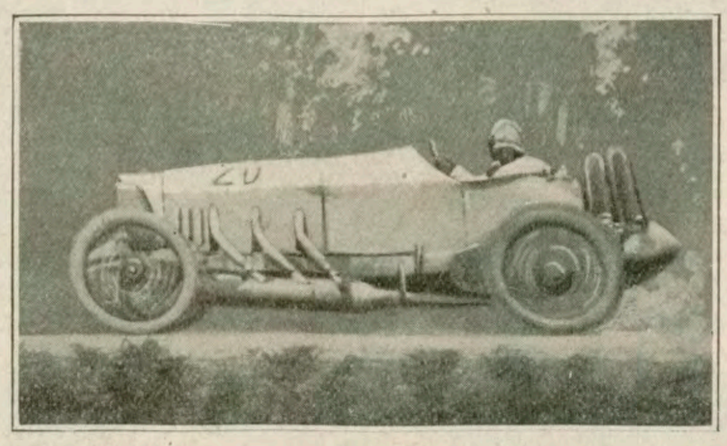
Comme une trombe surgit Bablot. Il a couvert son dernier tour, temps perdu au ravitaillement déduit, en 23 minutes 52 secondes, à 137 de moyenne. Hourrah ! Il ne peut plus être battu. Pilette aura beau faire, il ne sera que second.

Eh bien, non! Pilette n'est pas second. Guyot, qui a mené follement, lui aussi, ce dernier tour, lui a repris son retard plus une minute ; et c'est lui que nous voyons passer sous nos yeux, justement acclamé.

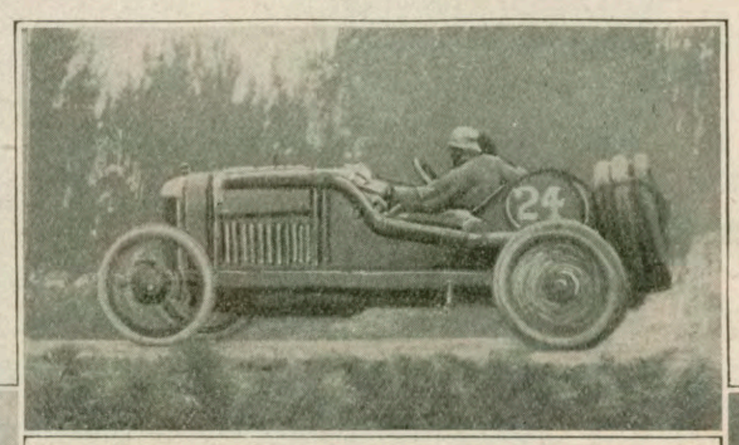
Ah! la lutte fut rude et Delage l'a bien menée et bien gagnée ; pas une hésitation dans ses moteurs, pas une faiblesse dans aucun de ses organes. Ses trois voitures sont là, fermes et



GUYOT
Guyot, l'ancien champion de l'air, termina 2e en 4 h. 26 m. 30 s. (Pneus Continental.)



LAUTENSCHLAGER
Le vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. de 1908 se classa 6e en 4 h. 36 m. 51 s. (Pneus Continental.)



DURAY
Le vétéran Duray, ancien aviateur aussi, finit 6e en 4 h. 36 m. 51 s. (Pneus Continental.)

fières à l'arrivée comme au départ, ayant mené un train qu'aucune locomotive et peu d'aéroplanes ont mené jusqu'ici.

En constatant la consommation peu ordinaire de pneumatiques que faisaient les voitures de Delage, on en arrivait à parler du règlement que l'Automobile Club de France annonce pour son Grand Prix de l'année prochaine, règlement qui ouvre une large porte au coefficient pneumatiques. Les concurrents disposeront de trois enveloppes de rechange, soit sept au total, pour un parcours de 900 kil.

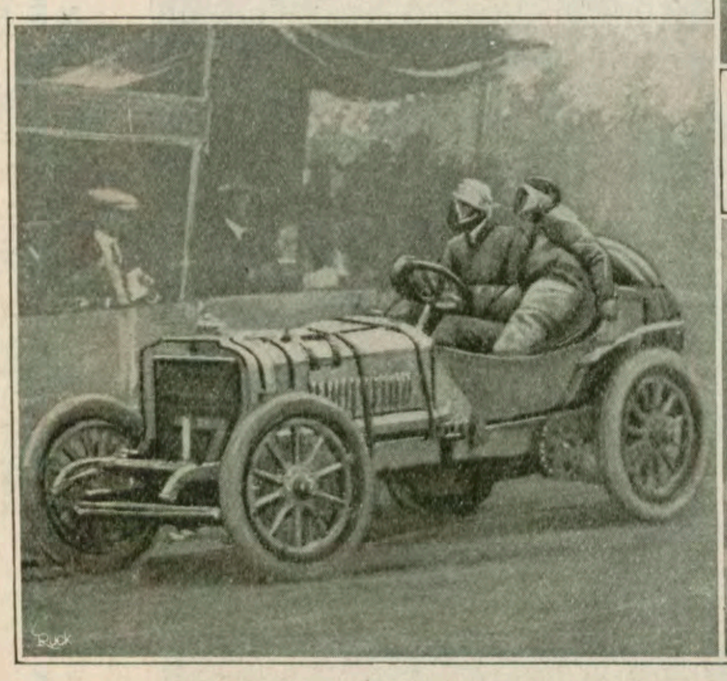
La course étant l'école du progrès, il est certain que nous n'aurons qu'à gagner à voir enfin l'industrie du caoutchouc mise à son tour sur la sellette. Et, cependant, que l'on me permette de trouver imprudent tout au moins de mettre la valeur des organes mécaniques d'une voiture automobile à la merci d'un silex ou d'un tesson de bouteille. Une course de vitesse n'est pas une course d'obstacles.

Il me semble que, pour aider au perfectionnement du pneumatique, on aurait pu trouver quelque autre expérience moins risquée, moins hasardeuse que celle d'une épreuve de vitesse, importante comme le Grand Prix, dans laquelle entrent en ligne de compte tant d'autres facteurs importants, eux aussi, et dont les résultats seront, sans aucun doute, habilement contestés par les non placés.

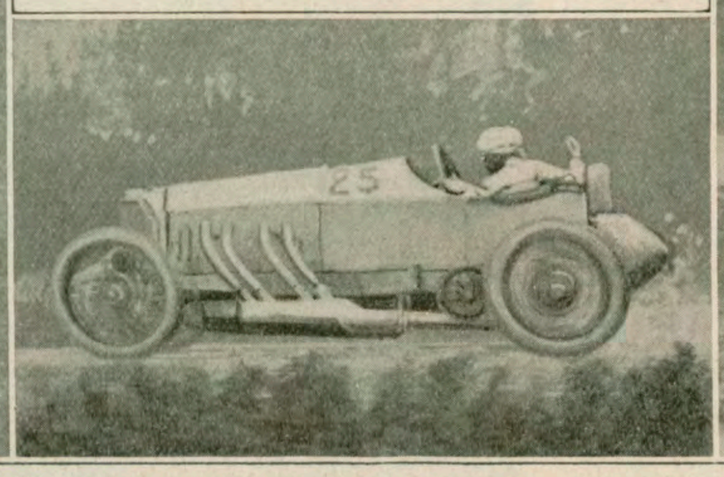
A côté des concurrents du Grand Prix de France, couraient, pour la Coupe de la Sarthe, les voitures soumises au règlement de la cylindrée de trois litres.

Quatre voitures engagées ont pris le départ : Il n'est resté en course que Porporato sur une Grégoire de l'année dernière appartenant à un simple touriste qui a très sagement et très correctement couvert les 540 kilomètres en 5 h. 47 m. 48 s.

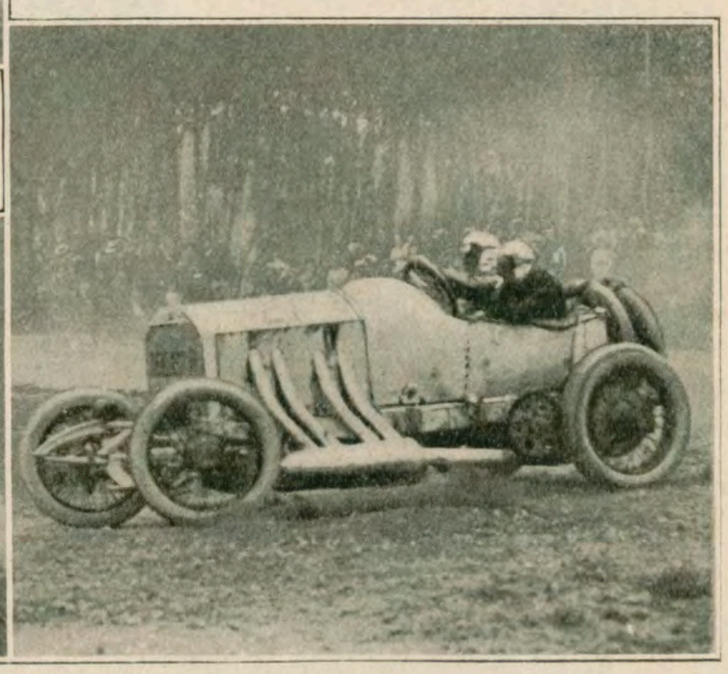
PAUL MEYAN.



LA " BRASIER "
La « Brasier » glorieuse du regretté Théry ne figura que pendant deux tours.



PILETTE
Pilette fit une très belle course et se classa 1er des Allemands avec la 3e place. (Pneus Continental.)



ELSKAMP
Elskamp, dont c'étaient les débuts en France, se classa 7e. (Pneus Continental.)

ALTIMANI, RECORDMAN MARCHEUR
L'Italien Altimani, a couvert 13 kil. 403 m. 7 dans l'heure à la marche.

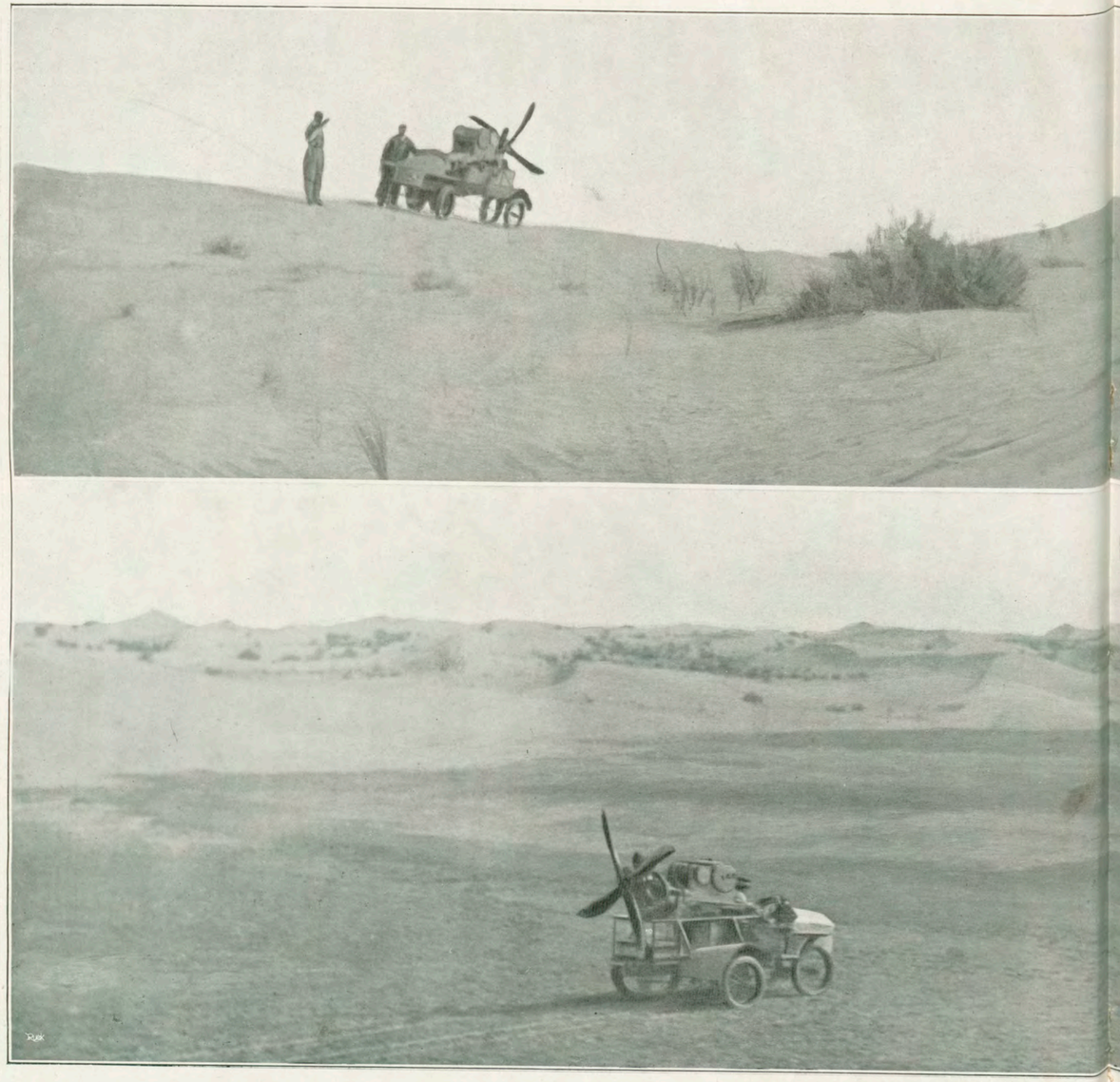
MARCEL BERTHET, RECORDMAN CYCLISTE
Marcel Berthet, le 7 août, a couvert 42 kil. 502 dans l'heure, sans entraîneur.

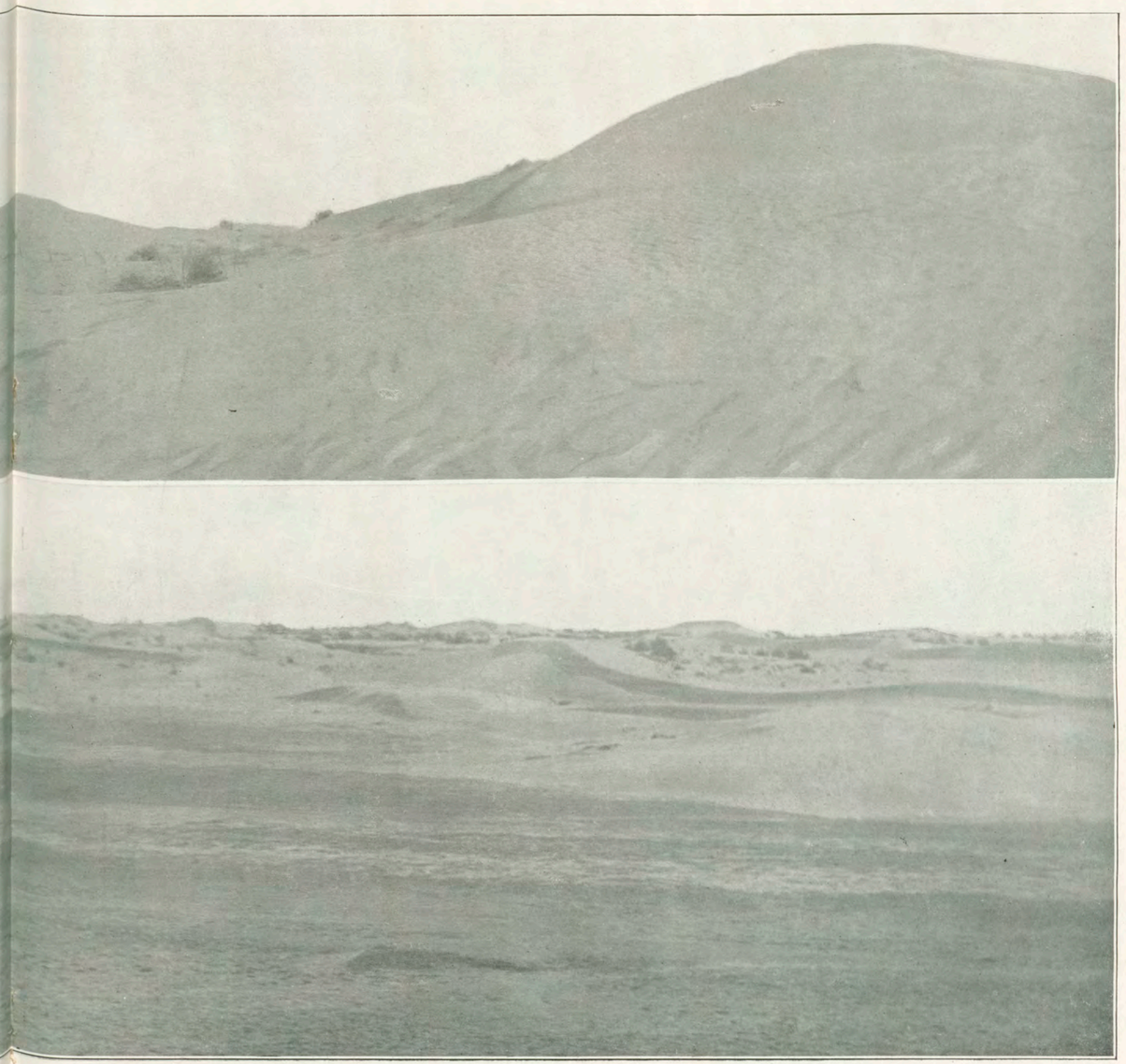
JEAN BOUIN, RECORDMAN PÉDESTRE
Jean Bouin, le glorieux pédestrian qui, le premier, a dépassé les 19 kilomètres dans l'heure.

LES RECORDMEN DE L'HEURE

Nous venons d'enregistrer, en un mois, trois des plus belles performances jusqu'ici accomplies dans le sport. Il s'agit des records de l'heure. Le coureur Jean Bouin a couvert 19 kil. 21 en 60 minutes; le marcheur Altimani, a atteint 13 kil. 403 m. 7 ; enfin le cycliste Marcel Berthet, a parcouru dans les 60 minutes sans entraîneur, la distance fantastique de 42 kil. 502. Telles sont les glorieuses prouesses que nous a valu l'été de 1913.

LA VIE AU GRAND AIR





L'AÉROSABLE EN MARCHE DANS LA REGION DES DUNES

Ces photographies rendent bien l'aspect morne et désert de la région des hautes dunes qui barrent la route de Biskra à El Oued. Ces dunes, qui tombent à pic du côté où souffle le vent et en pente douce du côté contraire, se terminent en pointe tranchante d'où le nom caractéristique de « sif » *(lame de sable) que leur donnent les Sahariens.*

Dans une de ces vues, l'aérosable s'engage dans cette région en laissant des traces sur le sable; dans l'autre, l'aérosable, parvenu sur le sommet du « sif », *cherche à se frayer un chemin. Ces documents, absolument inédits, ont été pris au cours de voyages où l'aérosable convoyait l'escadrille aérienne de Biskra. (Moteur Gnôme.)*

LA PROPULSION AÉRIENNE

Le Congrès international d'Aéronautique, qui tient ses assises à l'Exposition universelle de Gand, vient d'entendre ces jours-ci une conférence des plus intéressantes du colonel Bouttiaux, délégué militaire de la France, et du lieutenant de Lafargue, sur « la pénétration saharienne par l'avion » ; ce dernier, en particulier, a donné communication de ses essais de voiture à hélice, dite « aérosable », destinée à franchir les dunes du Sahara.

Les travaux et les expériences sahariens de cet officier aviateur ne sont que la continuation de travaux sur la locomotion par propulsion aérienne, qui ont eu pour cadre la France avant le Sahara, et pour premiers promoteurs les précurseurs mêmes de l'aviation, les Ferber et les Archdeacon, etc.

En effet, dès 1906, nous assistons aux premiers essais de locomotion par l'hélice. C'est d'abord l'appareil rudimentaire construit par le capitaine Ferber, sorte de chariot sur lequel il a installé une direction, un moteur léger et une hélice tractive, et avec lequel il va poursuivre les expériences de rendement des hélices qui vont le conduire au problème de l'aéroplane. En même temps que lui, Archdeacon fait construire sa motocyclette à hélice, qui, avec un moteur Anzani de 6 chx, réalise la vitesse sur route de 79 kilomètres à l'heure!

En dehors de l'aéroplane, qui, de 1906 à 1909, allait se servir des travaux sur les hélices de Ferber, la première application pratique de ce mode de propulsion fut le *traineau sur neige* à hélice. Dès 1910, au concours de Gérardmer, nous voyons cette utilisation avec les traîneaux de M. Nivert, du comte de Lesseps. Les premiers résultats ne furent pas très décisifs, Mais, travaillant la question, le comte de Lesseps se mettait à l'œuvre. En 1912 (juillet), il réalisait le premier voyage sur route de 500 kilomètres, de Paris à Lyon, sur une automobile à hélice, marchant à une vitesse voisine de 100 kilomètres à l'heure. L'intérêt même de son application venait, et de la commodité de son véhicule, véritable automobile légère, et des dimensions de son hélice extrêmement courte, et, par conséquent, pas dangereuse pour la route. Encouragé par ce premier succès, le comte de Lesseps engageait sa voiture, gréée en traîneau, au concours de Saint-Pétersbourg, et remportait la victoire sur des concurrents sérieux et habitués au pays.

Naturellement, après la *route*, après la *neige*, la propulsion aérienne devait s'attaquer à *l'eau*. Le problème était relativement facile et présentait avec la glace pas mal d'analogie. Les premières expériences, si on néglige celles tentées sur canot glisseur sur le lac de Côme, furent faites sur la Seine, en 1912, avec le pilote Garros, en combinant l'hélice marine avec l'hélice aérienne pour la navigation en hauts fonds. D'autres expériences suivirent : notons, après les toutes récentes de M. de Lesseps, celles du glisseur inventé par M. Tissandier et le comte de Lambert. Ce flotteur a fait des essais à Triel. Muni d'un moteur rotatif de 14 chx, il arrivait à glisser sur l'eau à l'allure de 82 kilomètres à l'heure.

Ces essais sont d'autant plus encourageants que, de même que pour les traîneaux ils ouvrent un champ immense d'activité aux pays de neige, ils permettent d'entrevoir le problème de la navigation fluviale extra-rapide sur les faibles tirants d'eau de nos fleuves métropolitains et coloniaux.

Après la *neige* et *l'eau*, il restait un autre milieu nouveau à vaincre, et pas le plus facile. C'était le *sable*, le sable qui recouvre les grands espaces de nos régions sahariennes qui, par ses hautes dunes appelées *Erg* et ses bancs sablonneux appelés *Nibka*,

SUR LA DUNE AVANT LE DÉPART

L'aérosable, qui fait ses essais autour de Biskra sur les dunes d'Oumache, est prêt à se mettre en marche. On voit l'hélice à quatre pales, blindée, à cause des projections de sable. Les lieutenants de Lafargue et Cheutin jettent un dernier coup d'œil sur les commandes.

forme le grand obstacle à la pénétration du Sahara par tout autre moyen de locomotion que le méhari.

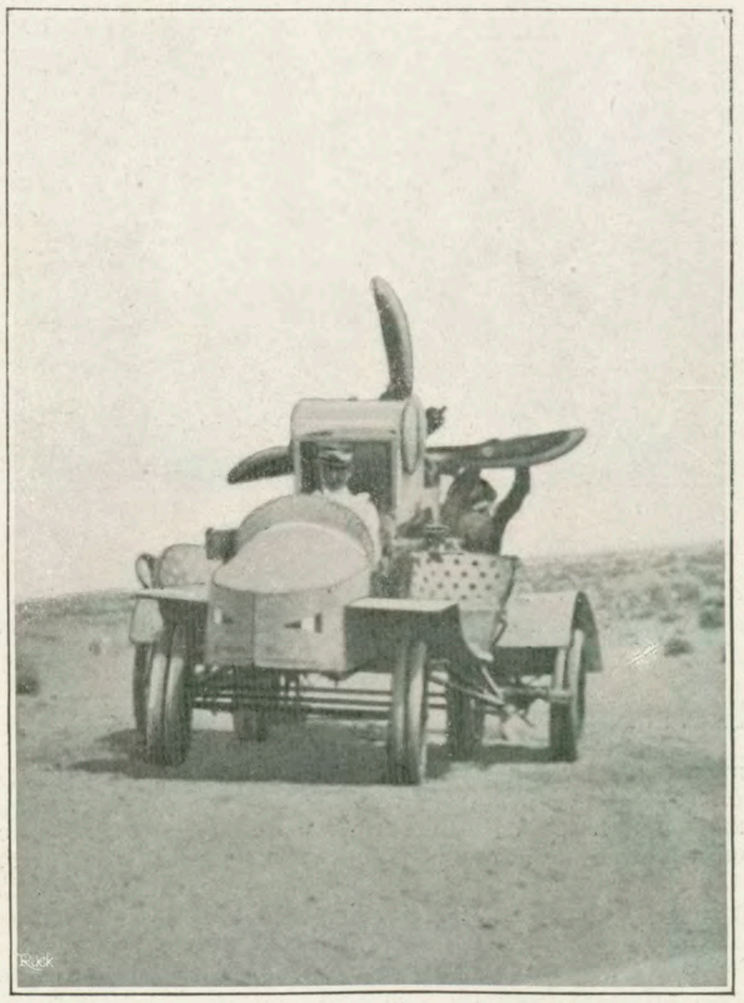
C'est à ce problème passionnant que le lieutenant de Lafargue, en tant que chef du centre d'aviation de Biskra, s'était attaqué pour permettre le convoyage rapide des avions dans le Sahara, convoyage impossible par les soins de l'automobile ordinaire, enlisée au bout de quelques mètres, irrémédiablement.

Les premières expériences furent tentées au centre de Biskra en juillet 1912. Le premier véhicule à hélice, construit par le caporal mécanicien Cros et dont nous avons donné la photographie dans la *Vie au Grand Air*, fit des essais autour de Biskra. Ils furent étonnants. La voiture, composée d'un léger train d'atterrissage H. Farman, munie d'une direction, d'un carlingue d'aéroplane sur lequel était fixé un moteur rotatif de 50 HP et d'une hélice, franchissait légèrement et à l'allure de 20 à 25 kil. à l'heure les pentes escarpées des dunes, glissant sur le sable fin sans s'enliser. Le lieutenant de Lafargue faisait modifier ce véhicule d'expérience, trop léger et pas assez solide, constituant la première voiture appelée « aérosable », à cause des analogies qu'elle présentait avec l'aéroplane et entreprenait les premiers grands voyages sahariens — voyages d'expériences — pour arriver à mettre au point cette voiture de convoyage.

C'est avec elle que, escortant le général Bailloud se rendant sur le Niger à travers le Sahara, le lieutenant de Lafargue dépassait Ouargla, atteignant le 410e kilomètre au sud de Biskra. La route de Tougourt à Ouargla avait été toujours considérée, à juste titre, par tous les Sahariens expérimentés, comme impossible à franchir à tout véhicule mécanique, par suite des dunes qui la coupent et des bancs de sable qui, pendant près de 80 kilomètres, forment un obstacle sérieux. Malgré les grandes difficultés, malgré l'isolement, l'absence de tout rechange de matériel en cours de route, l'étape Tougourt-Ouargla fut franchie assez aisément à une allure moyenne de 15 à 20 kilomètres à l'heure, chargée de 3 personnes et de 100 kilos de bagages. Ce premier raid, dans le Sud saharien, suivi d'autres expériences dans la région des hautes dunes d'El Oued permit au lieutenant de Lafargue de voir les défauts de ce premier véhicule et d'établir les plans d'un « aérosable » pratique qui, franchissant à l'allure de 20 kilomètres à l'heure les régions sablonneuses du Sahara, permettra non seulement de convoyer les avions, mais d'assurer des liaisons entre nos postes si éloignés et si déshérités au point de vue communications.

De cet ensemble d'efforts, les uns faits sur la neige à Saint-Pétersbourg, les autres sur les eaux de la Seine ou sur les sables du Sahara, des études, des travaux faits par nos aviateurs ou nos constructeurs, il ressort que toute une branche nouvelle de locomotion peut prendre naissance. S'il est entendu que nous devons laisser la route à l'automobile normale et laisser de côté la propulsion par hélice à cause de la poussière ou du danger que les hélices peuvent présenter pour le piéton, il est tout un champ illimité de réalisations pratiques qui s'ouvre, en dehors des routes, à la locomotion par propulsion aérienne.

Tout d'abord, les pays de steppes comme le Canada, la Russie, la Sibérie qui, pendant cinq à six mois, restent couverts de neige, ne peuvent manquer de tirer un profit immédiat de cette application. Le Gouvernement russe, à la suite du concours de Saint-Pétersbourg, songe à utiliser les traîneaux à hélice pour le



SUR LA PISTE SAHARIENNE

La piste entre Tougourt et Ouargla est très sablonneuse, empêchant souvent le glissement.

MEHARIS ET AÉROSABLE

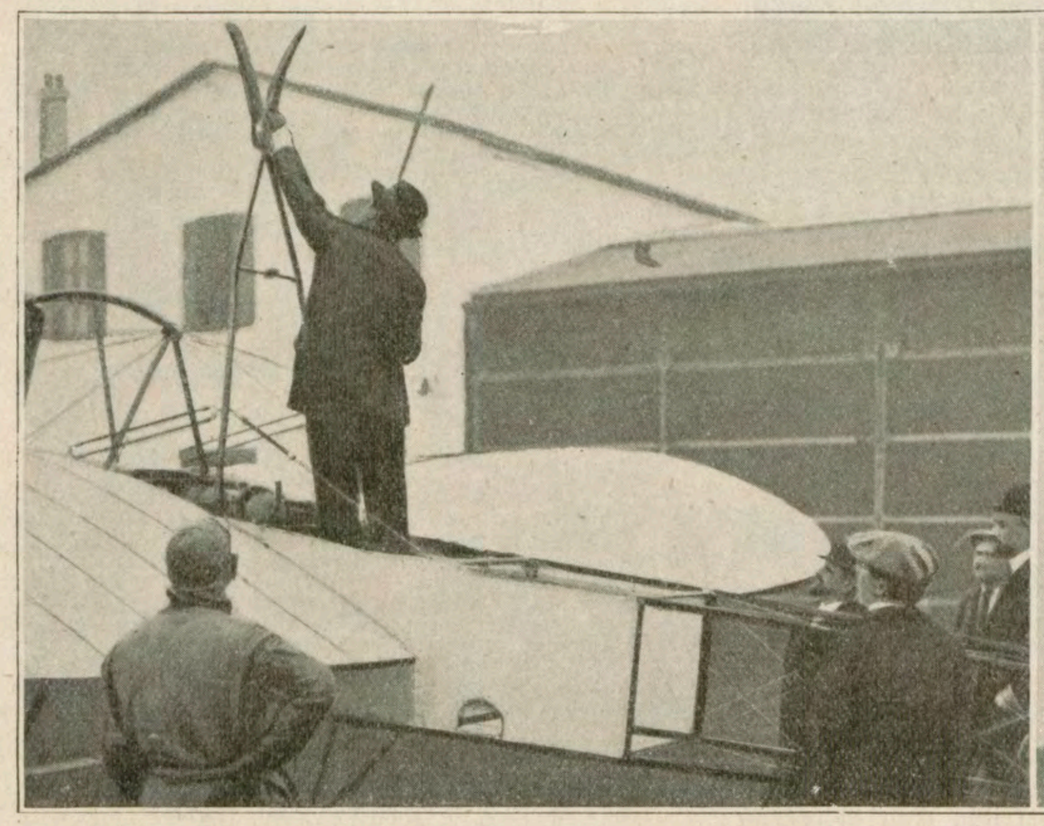
Cette photographie curieuse, prise à Tougourt, représente les deux vaisseaux du désert, l'ancien et le futur : le méhari et l'aérosable. Et le contraste entre ces méharis conduits par les farouches Chaambas sahariens et le véhicule à hélice est frappant.

service postal rapide. Au Canada, où l'on emploie, sur les grands lacs glacés, les traîneaux à voile, le traîneau à hélice aurait aussi un avenir tout indiqué. Sur les fleuves à faible tirant d'eau, le développement économique, politique et militaire de cette application est immédiat. Rien qu'en France, des fleuves comme la Loire ne sont navigables à la navigation à vapeur que jusqu'à Saint-Florent, c'est-à-dire à peine à 80 kilomètres de l'embouchure. Les glisseurs du genre Tissandier-Lambert pourraient remonter jusqu'à Orléans, jusqu'à Roanne même. Je ne parle pas des fleuves coloniaux, dont la navigation est rendue impossible à l'hélice marine.

Quant à la locomotion sur les sables avec les véhicules genre « aérosables », il semble qu'un avenir militaire intéressant s'ouvre non seulement dans le Sahara (pour les communications rapides de poste à poste, les inspections, missions d'ingénieurs, etc., etc.), mais encore dans nos colonies où le problème du sable est aussi gênant.

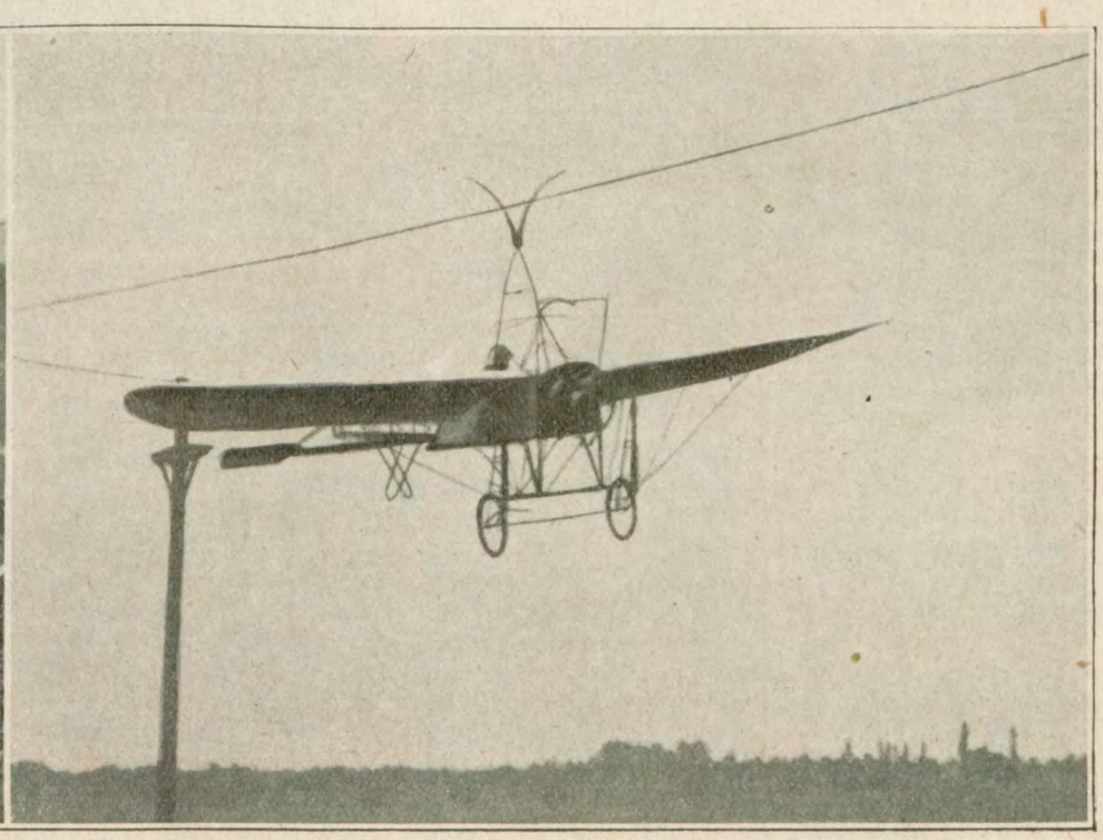
Il est intéressant de voir la France, grâce aux travaux de ses aviateurs, ingénieurs, constructeurs, marcher encore en tête de cette branche nouvelle de la propulsion aérienne.

MARC GOUVIEUX.



M. BLÉRIOT DÉMONTRE SON DISPOSITIF

Samedi dernier, le Ministre de la Marine et Mme Pierre Baudin, sont allés assister à l'aérodrome Blériot, du Buc, aux expériences de l'aéroplane à trolley.



L'APPAREIL VIENT SE POSER

Les expériences d'aéroplane à trolley ont merveilleusement réussi, tant au départ qu'à l'arrivée. Le Blériot était monté par l'aviateur Pégoud.

L'AÉROPLANE A TROLLEY

La dernière invention de l'éminent constructeur, Louis Blériot, tend à provoquer une révolution dans l'aviation maritime. Grâce à un dispositif très simple, n'exigeant aucune qualité spéciale de la part du pilote, l'aéroplane peut prendre son vol en quittant un câble au moyen d'un ressort, commandé par l'aviateur, et le terminer en venant s'y glisser aisément. Par ce procédé, encore plus facile sur les flots, à bord d'un cuirassé, les reconnaissances de haute mer pourront être tentées même par grosse houle, dans des circonstances où les hydravions ne pourraient sortir.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ A L'AVIATION

En l'honneur du grand *meeting d'hydravions de Deauville* qui se disputera pendant la dernière semaine du mois d'août et au cours duquel le Prix du Ministre de la Marine réunira les meilleurs pilotes, nous consacrerons notre prochain numéro double à l'*Aviation*. Il paraîtra le 6 septembre.

Contenant le compte rendu detaillé de la semaine de Deauville, il constituera, en outre, une encyclopedie complète de ce sport bien national qu'est le plus lourd que l'air. « Ou en sommes-nous ? Qu'esperons-nous ? » Telle pourrait être la devise de ce numéro, entièrement redigé par les compétences les plus fameuses, les champions les plus célèbres. D'ailleurs, nous ne pouvons mieux faire qu'en donnant les titres de quelques unes des remarquables études qu'il contiendra :

Les possibilités actuelles et futures de l'aviation, par *Roland Garros*.

L'aéroplane engin de tourisme, par *Brindejonc des Moulinais*.

Les associations et les milices, par *Alfred Leblanc*.

De quel côté faut-il diriger les recherches pour les hydravions ? par *André Beaumont*.

A quoi servirait l'aeroplane en cas de guerre ? par le capitaine-aviateur *Marzac*

L'aviation coloniale, par le lieutenant-aviateur *de Lafargue*.

L'aviation et la femme, par Mlle *Galanchikoff*.

Où en arriverons-nous avec l'aéroplane? Enquête auprès des constructeurs.

L'aviation française comparée à celle des autres pays, par *Marc Gouvieux*.

Sommes-nous en progrès ? par *Jacques Mortane*.

Une semblable énumération nous dispense d'insister et il est certain que ce numéro remportera, auprès de nos lecteurs, le succes qu'une semblable collaboration mérite.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions dans le numéro d'aujourd'hui un hors-texte consacré au vainqueur du Grand Prix de France, Bablot, qui a remporté une retentissante victoire, triomphant non-seulement d'un lot de concurrents particulierement dangereux, mais battant tous les records du monde établis sur route.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Le colonel

Comme le prophète de l'Ecriture, ce brave Cody qui vient de se tuer dans une chute d'aéroplane en Angleterre, aurait pu dire : « Je sens deux hommes en moi ! » Il y avait l'ancien Cow-Boy, casse-cou, atrocement bluffeur, sans aucun souci du ridicule exagéré, qui relevait tous les défis, s'attaquait à toutes les difficultés, parlait de traverser la Manche, avec un canot remorqué par des cerfs-volants, ou l'Atlantique sur un aéroplane capable d'enlever, en tout et pour tout quelques heures d'essence.

Et il y avait aussi un homme extraordinairement calme, froid, et brave, qui à force d'énergie parvenait presque à exécuter ce qu'avait promis l'autre. Il n'y arrivait pas, parce que c'était impossible, mais il dépassait déjà les limites du possible. D'Artagnan après Tartarin et l'unfaisait oublier l'autre.

Il était vaguement parent, il affirmait être cousin du fameux Buffalo-Bill qui révolutionna Paris en 1889, et dont le nom est encore resté attaché au Vélodrome qui occupe l'emplacement de son fameux camp, et comme lui, il nous émerveilla à cheval. Il se matcha contre le cycliste Meyer, aujourd'hui propriétaire d'un garage à Dieppe, et il le battit au Trotting de Levallois; second match au Vélodrome de la Seine contre le tandem Fournier, le futur vainqueur de Paris-Berlin et Gaby le champion de France à tricycle, qui devint lui-même un extraordinaire héros d'aventures, à faire pâlir celles de Cody. Puis il stupéfia Paris, au Casino, en tirant à la carabine. C'était, disait la chanson l'homme au grand chapeau.

Il reparut avec l'aviation. Toujours théâtral, il présenta un appareil monstre, le « Bus » du colonel disaient les Anglais, et au meeting de Doncaster, en octobre 1909, il se fit recevoir citoyen de la ville, anglais, et naturaliser, en plein air, comme au cinquième acte d'un drame.

Puis un beau jour, l'appareil vola. Il gagna même le concours militaire anglais, battant tous les nôtres! Si bien qu'on avait pris le colonel au sérieux.

Il vient de se tuer. Cet homme d'action, déjà âgé, ne pouvait périr que de mort violente. Cody mourant dans son lit eut faillit à sa destinée.

Pauvre et brave colonel! WHIPPER.

AVIATION

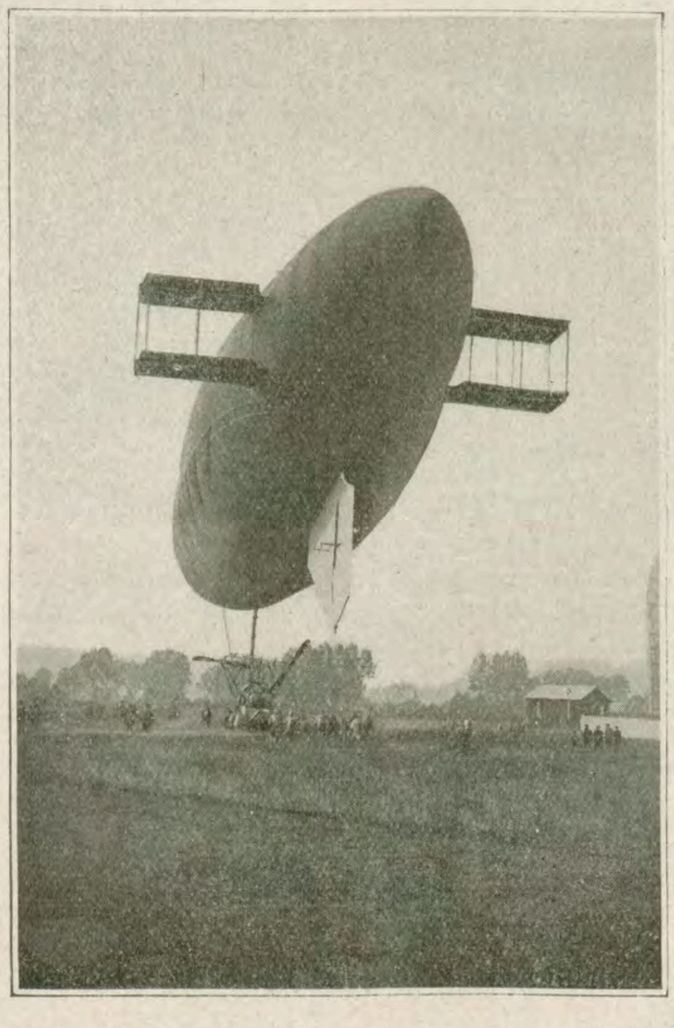
Les dirigeables français et allemands.

De quel côté se trouve la bonne formule?

Nous aurons vers la fin 1913, commencement 1914, de grands oiseaux aériens identiques à ceux de l'Allemagne. Nous les aurons souples au lieu de les avoir rapides, mais ayant un cubage de 20 000 et même 24.000 mètres (6 ont été commandés), ayant des mitrailleuses, comportant des explosifs, réalisant toutes les perfections des Zeppelins allemands,sauf le confort des nacelles spacieuses et luxueuses qui n'a rien à voir avec les exigences de la guerre future.

Mais quand nous aurons les grands vaisseaux de 150 mètres, quand nous aurons commencé à avoir les mêmes difficultés, les mêmes déboires que les Allemands au moment des atterrissages et des entrées dans les hangars, l'opinion publique s'apercevra qu'elle a peut-être demandé un peu à la légère, l'égalité en nombre et en tonnage pour la flotte aérienne française.

Sans être prophète de malheur, il m'est pénible



LE NOUVEAU DIRIGEABLE FRANÇAIS BAYARD-CLÉMENT

de penser que les accidents du Schütte-Lanz et des autres Zeppelins dont les cadavres de bois et d'aluminium dorment dans les différents coins de terre allemande, arriveront à leur tour à nos grands croiseurs.

Le seul espoir que nous devons conserver est qu'étant du type souple, ils pourront, dans un cas grave, être rapidement dégonflés; qu'ayant une nacelle centrale et unique, les atterrissages seront beaucoup moins fragiles que sur les trois nacelles allemandes si confortables, mais si peu résistantes; qu'enfin, en construisant des navires aériens trois fois plus grands que les actuels, il faudra *en même temps* construire des hangars nouveaux et que nous aurons la sagesse de faire *tournants*.

Mais, quoiqu'il en soit, je crois que la grande leçon à tirer de chez nos voisins est que, aussi perfectionnée que soit la machine, sa *masse colossale* est souvent la cause directe de sa vie éphémère.

La panne qui, souvent pour l'avion, n'est qu'un contretemps réparable, un campement sans conséquences graves, pouvant se prolonger longtemps, peut, au contraire, pour le dirigeable, devenir d'une gravité exceptionnelle s'il est loin d'un hangar — ou si l'entrée de ce hangar lui est défendue par les rafales et le vent latéral.

Et puis, quand on songe qu'un coup de vent soulève, arrache et plaque brutalement un dirigeable tout neuf, du prix de 1.500.000 francs, on ne peut s'empêcher de penser avec un certain soulagement que, pour ce même prix, on aurait fait surgir du sol français 40 avions.

Quarante avions pour le prix d'un dirigeable allemand sans parler du *temps* nécessaire pour réparer un semblable désastre. Au moment d'une mobilisation, l'autorité militaire française, en faisant travailler les usines jour et nuit, compte fournir un avion par jour. Comme nous possédons six grandes maisons capables de livrer un avion quotidien, c'est donc huit jours qui seraient nécessaires, *sans se presser*, pour faire surgir cette couvée de 40 oiseaux mécaniques prêts à partir au combat.

Pour un dirigeable, on compte *au moins trois mois*. Trois mois, ce sera probablement le moment de la paix.

Ainsi donc, développons, travaillons notre aviation : ayons confiance en elle, ayons aussi des dirigeables... puisque nos voisins en ont. Mais ne nous croyons pas obligés à les imiter et songeons qu'en voulant faire du colossal comme eux nous aurons des instruments moins viables.

La théorie française du souple, léger, maniable, démontable, à nacelle unique, et cubage restreint (10.000 mètres cubes au maximum),avait ses inconvénients, mais aussi ses avantages. Les récents incidents allemands le démontrent. Le seul défaut de nos dirigeables est la vitesse. Les améliorations arrivent : encore un effort et les souples des types Fleurus, Astra, Zodiac, Clément-Bayard arriveront aux 75 kilomètres à l'heure que les Allemands semblent ne pas devoir dépasser de si tôt.

En opérant ainsi, nous serons dans la sagesse. La fable de *La Grenouille et le Bœuf* est là pour nous avertir et il suffira de songer en plus à notre seule *force réelle*, qui est l'avion, pour être pleinement convaincus. MARC GOUVIEUX.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 17 AOUT. — *Cyclisme*. — Parc des Princes (Championnat de vitesse).

DIMANCHE 17 AOUT. — *Hippisme*. — Deauville (Grand Prix).

DIMANCHE 17 AOUT. — *Athlétisme*. — Circuit de l'Ouest (4e étape) Avranches-Rennes.

LUNDI 18 AOUT. — *Hippisme*. — Deauville (Handicap de la Manche).

MERCREDI 20 AOUT. — *Hippisme*. — Deauville (Grand handicap de Deauville).

VENDREDI 22 AOUT. — *Hippisme*. — Bade (Furstenberg Mémorial).

SAMEDI 23 AOUT. — *Automobile*. — Spa. (1er journée du Meeting automobile).

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 4 AU 10 AOUT 1913

AUTOMOBILE

LUNDI 4 AOUT. — *Circuit du Mans*. — *Motocyclettes* (catégorie 500 c. m. c.) : 1. Woodhouse, 324 kilom. 36 m., en 3 h. 47 m 54 s. 4/5 ; (Catégorie 350 c. m. c.) : 1. Guillereau, 324 kilom. 36 m. en 5 h. 11 m. 24 s. 4/5.

Sidecars (Catégorie 1.000 c. m. c.) : 1. Vanella, 270 kilom. 30 m., en 4 h. 33 m. 9 s. 2/5 ; (catégorie 500 c. m. c.) : 1. Delaune, 270 kilom. 30 m., en 5 h. 25 m. 43 s. 3/5.

Cyclecars (catégorie voiturettes) : 1. Mathis, 270 kilom. 30 m. en 3 h. 54 m. 38 s. 3/5 ; (Catégorie 1.100 c. m. c., poids libre) : 1. . uraour 270 kilom. 30 m., en 3 h. 37 m. s. 3/5 ; (Catégorie 1.100 c. m c., poids limité) : 1. Violet, 270 kilom. 30 m., en 3 h. 38 m. 54 2 3/5.

MARDI 5 AOUT. — *Coupe de la Sarthe*. — Cylindrée maxima 3 litres : 1. Porporato, en 5 h. 47 m. 48 s.

Grand Prix de France. — 1. Bablot (Delage), en 4 h. 21 m. 50 s., moyenne à l'heure 123 kilom. 750 m. ; 2. Guyot (Delage), en 4 h. 26 m. 30 s. ; 3. Pilette (Mercédès), 4 h. 27 m. 53 s. ; 4 Salzer (Mercédès), 4 h. 34 m. 52 s. ; 5. Duray (Delage), 4 h. 35 m. 31 s. ; 6. Lautenschlager (Mercédès), en 4 h. 36 m. 51 s. ; 7. Elskamp (Mercédès), en 5 h. 18 m. 45 s. ; 8. Thomas (Schneider), en 5 h. 25 m. 55 s.

AVIATION

MERCREDI 6 AOUT. — Cavelier s'adjuge la Coupe Michelin, 7.096 kilom. 320 m., en 9 jours. Moyenne 95 kil. à l'heure.

JEUDI 7 AOUT. — L'aviateur Janoir, parti de Paris, mercredi à 4 h. 30 du matin, atterrit à Berlin à 7 h. 48 du soir.

SAMEDI 9 AOUT. — L'aviateur Janoir, parti de Berlin, vendredi à 5 h. 7 du matin, s'arrête à 7 h. 40 à Dogalin (province de Brandebourg).

CYCLISME

JEUDI 7 AOUT — Buffalo. — Marcel Berthet bat le record de l'heure sans entraineurs, 42 kilom. 502 m.

DIMANCHE 10 AOUT. — Buffalo. — 100 kil derrière motos. 1. Didier en 1 h. 22 m. 16 s. 2. Vandersluyft à 1 tour 1/2. 3. Lavalade à 8 tours.

HIPPISME

LUNDI 4 AOUT. — Caen. — *Grand Saint-Léger de France* (15.000 francs, 3.000 mètres,) : 1. Orsonville, au baron Gourgaud (J. Reiff) ; 2. Champoreau, à M. James Hennessy ; 3. Vermet, à M. Deschamps. — P. M. gag. 19 francs. ; pl. 11 francs, 11 fr. 50.

MARDI 5 AOUT. — Vichy. — *Prix des Rêves d'Or* (25 000 francs, 1.000 mètres) : 1. Estrées,au vicomte d'Harcourt (Sharpe) ; 2. Cangé à M. Olry-Rœderer ; 3. Quaker à M. Auguste Merle. — P. M. gag. 10 fr. 50 ; pl. 7 francs, 8 francs, 12 fr. 50.

MERCREDI 6 AOUT — Deauville. — *Prix du Cinquantenaire* (50 000 francs, 1.600 mètres) : 1. Blarney à M. Duryea (Mac Gee) ; 2. Baldaquin à M. Olry-Rœderer ; 3. Isard II à M. H. Watson. — P. M. gag. 76 francs ; pl. 26 fr. 50, 24 francs, 20 francs.

VENDREDI 8 AOUT. — Deauville. — *Prix Hocquart* (20.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Casain, au comte Lair (Garner) ; 2. Champoreau. — P. M. : gag., 107 francs ; pl., 35 fr. 50, 24 francs.

DIMANCHE 10 AOUT. — Deauville. — Prix Florian de Kergorlay, 40.000 francs, 3.400 mètres). 1. Prédicateur (O' Neill) à M. Watson ; 2. Orsonville (Marsh) au baron Gourgaud. — P. M. gag. 12 francs ; pl. 12 francs, 21 fr. 50.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 10 AOUT. — 1re étape, Circuit pédestre de l'Ouest-Paris-Rouen 130 kil. 1. Vadenne en 11 h. 58 ; 2. Orphée, en 12 h. 12 m. ; 3. Navez en 12 h. 52 m.

NATATION

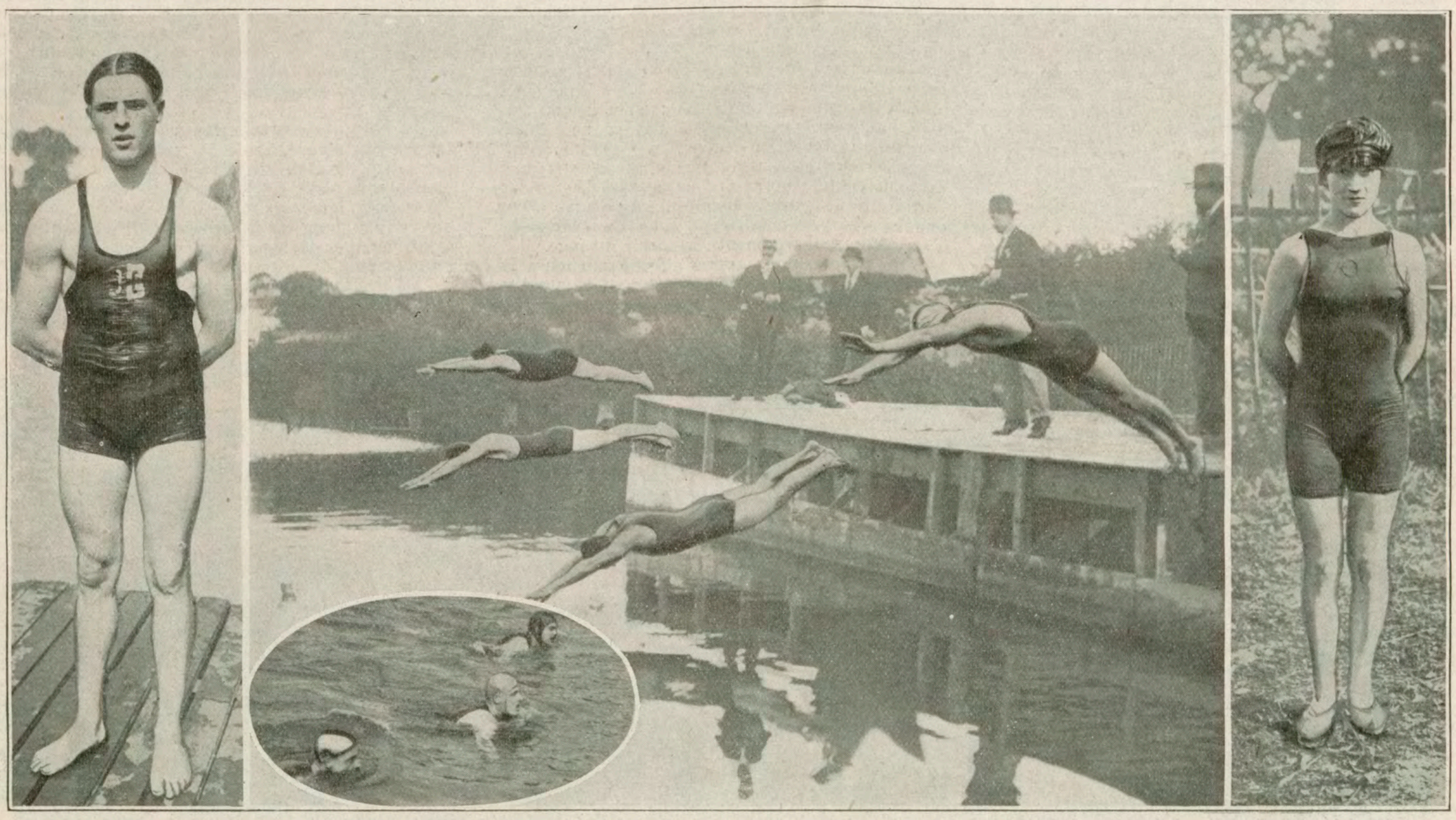
DIMANCHE 10 AOUT. — Juvisy. 1.500 m., Bonell en 26 m. 39 s. 100 m. sur le dos : Lehu, en 1 m. 30 s. 4/5 ; 100 m. nage libre : 1. Meister en 1 m. 14 s.

PENDANT LE CHAMPIONNAT DE PARIS

En haut, l'arrivée de la course à huit rameurs, gagnée par la Société Nautique de la Marne devant la Société Nautique de la Basse-Seine. En bas, après le départ de la Coupe Glandaz (4 rameurs débutants, yole de mer) qui est revenu à la Société Nautique de la Haute-Seine.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS A L'AVIRON

La réunion annuelle du Championnat de Paris, s'est disputée dimanche dans la Coupe de Juvisy-Athis. A noter l'abstention du Rowing Club dont les couleurs ne furent représentées que par le rameur russe Peresselenzeff qui fit d'ailleurs row-over dans l'épreuve en skiff. La Marne remporta les épreuves à deux et à huit, Enghien le quatre et le double scull. La Coupe Glandaz revint à la Société Nautique de la Haute-Seine.



BONELLI

Gagnant du 1500 mètres en 26 m. 37s. et du 500 mètres en 8 m. 43 s. 3/5.

LE DÉPART DU 500 MÈTRES

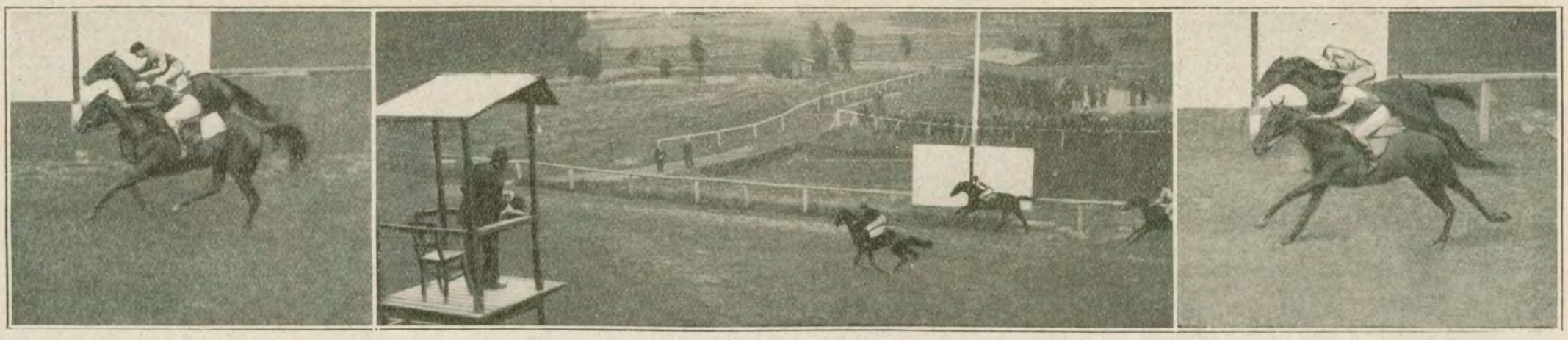
Cette épreuve revint à Bonelli devant Decoin. Dans le médaillon un passage du 200 mètres (brasse) gagné par Lehu en 3 m. 25 s. 3/5.

Mlle GEORGETTE JEANNOT

Gagnante du 1.500 mètres en 26 m. 37 s. et du 500 mètres en 8 m. 43s. 3/5.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE NATATION (AMATEURS)

Dans le superbe bassin du S. C. U. F., à Port-Aviation, se sont disputés dimanche les Championnats de natation de l' U.S.F.S.A. Bonelli, de l'Herculis Monaco, a été le grand triomphateur. Il a battu le champion du S.C.U.F. Decoin, dans le 1.500 m. et le 500 m., et, dans cette épreuve s'est adjugé, en passant le record des 200 m. en 2 m. 54 s. 2/5. Le 100 m. est revenu à Meister et le 200 m. (brasse) à Lehu. La jeune ondine G. Jeanniot remportait le 100 m. féminin.



L'AUTOPHOTOGRAPHIE DES ARRIVÉES

Nos lecteurs se souviennent que nous avons été les premiers à parler du procédé employé en Belgique pour photographier les arrivées de courses de chevaux au moyen d'un dispositif électrique qui facilite la tâche du juge en cas de contestation ou d'arrivées en peloton.

Intéressante initiative

La Société Sportive expérimente l'autophotographie des arrivées.

Au cours de notre dernière chronique, nous avons cherché à établir que le traditionalisme aveugle, autrement dit l'esprit de routine ou même l'indifférence, avait disparu peu à peu en France du domaine des courses pour se réfugier avec plus de ténacité sur le terrain de l'élevage.

Nous ne désespérons pas d'arriver à étayer cette seconde partie de notre démonstration au moyen de nouvelles preuves faciles à découvrir. Quant à la première partie, elle est illustrée merveilleusement par l'initiative qui vient d'être prise par la Société Sportive d'Encouragement.

On se souvient qu'ici même, nous avons souligné maintes fois, au cours de la saison, les cas d'arrivées contestées ; après avoir rappelé l'anecdote fameuse de ce jockey de Rosicrucian croyant avoir gagné de six longueurs et étant proclamé second à une tete, nous avons montré le même fait se reproduisant cette année pour Craganour dans les Deux Mille Guinées et pour Jeste dans les Deux Mille Guinées. Nous avons indiqué que, le 2 mai, dans le Prix Edgard de la Charme à Maisons-Laffitte, bon nombre de spectateurs bien placés avaient cru voir Gloster battre Dagor d'une demi-longueur, alors que le verdict officiel proclama Dagor premier à une tête devant Gloster. Enfin l'exemple le plus monumental nous a été fourni par le Derby d'Epsom, lorsque le juge a complètement omis le concurrent qui a passé le poteau tout au moins quatrième et auquel, par conséquent, aurait dû revenir, après le distancement, la place de troisième.

L'accumulation de ces faits survenant coup sur coup soulignait, mieux que tous les raisonnements, la nécessité de porter remède à l'état de choses actuel.

Or ce remède, il n'y avait pas à le découvrir ni même à le chercher au loin. Il fonctionnait déjà depuis un certain temps en Belgique, où il a donné toute satisfaction. Nous voulons parler de l'autophotographie des arrivées, dont nous avons expliqué ici le même fonctionnement.

La Société Sportive d'Encouragement a donné une nouvelle preuve de son esprit de progrès, lorsqu'elle a pris l'initiative, à laquelle nous faisions allusion tout à l'heure, de commencer à expérimenter l'autre jour le système de l'auto- photographie des arrivées sur son hippodrome de Maisons-Laffitte.

On se rendra compte des résultats obtenus en considérant les épreuves reproduites ci-contre. L'une de celles-ci n'est pas parfaite, le déclic ayant joué avant que les chevaux n'eussent atteint la ligne d'arrivée ; mais il faut noter que, dans le but de fournir un peloton compact, les animaux étaient tenus en dedans de leur action ; or, comme la distance qui sépare le fil déclancheur et la ligne d'arrivée avait dû être calculée en tenant compte de la vitesse normale des concurrents, on s'aperçoit que le défaut en question n'est imputable qu'aux conditions spéciales de l'expérience et disparaîtrait dans une véritable course.

Il faut s'attendre à ce qu'une pareille innovation soulève bien des objections ; les routiniers n'aiment pas beaucoup qu'on utilise les inventions inconnues de leurs grands-pères.

Cependant, leur situation sera particulièrement délicate ; ils ne pourront pas s'appuyer sur ce raisonnement que le système nouveau est capable de porter atteinte à l'autorité du juge à l'arrivée, puisqu'au contraire il est destiné à lui rendre une force qu'elle ne connaissait plus depuis bien longtemps.

En effet, dans la situation actuelle, cette autorité peut être considérée comme un dogme, mais elle n'existe plus en fait. Nous faisons appel à tous les gens de bonne foi : n'ont-ils pas entendu maintes fois un jockey, un entraîneur ou un propriétaire prétendre que son cheval, classé second à une courte tête, avait réellement gagné d'une encolure ou d'une demi-longueur. Or, cette affirmation ne s'inspire d'aucune insinuation malveillante et n'incrimine qu'une erreur des sens du personnage officiel ; mais, en se colportant à travers le monde des courses, elle s'amplifie et arrive bientôt à s'agrémenter d'une ou même de plusieurs légendes, contre lesquelles il n'y a qu'un seul argument : la parole du juge.

Cette parole, nous avons affirmé plusieurs fois ici la confiance qu'elle nous inspire en insistant sur ce fait que celui qui la profère est le seul bien placé pour se prononcer. Mais, n'est-ce pas là une bien lourde responsabilité d'être le seul à avoir raison contre tout un public agité de sentiments et de passions divers!

Ce sera pour le juge, à l'arrivée, un véritable soulagement de savoir que sa décision pourra être dorénavant appuyée de la preuve fournie par le document irréfutable que constitue le cliché photographique. Ce simple effet moral aura pour résultat d'assurer une tranquillité d'esprit, dont les bons effets rejailliront sur l'excellence du jugement. D'autre part, toutes les discussions seront supprimées : personne ne pourra, sous peine de passer pour un imposteur ou pour un insensé, s'inscrire en faux contre l'ordre officiel.

Telles seront les conséquences salutaires de la collaboration intime qui s'établira peu à peu entre le juge à l'arrivée et l'appareil photographique. Nous en avons déjà exposé les détails d'organisation ; il est inutile d'y revenir aujourd'hui.

Il nous reste cependant à insister sur un point important. Nous avons supposé, jusqu'ici, que le juge est parfaitement placé pour discerner les détails de l'arrivée et que sa situation supprime toute cause d'erreur. Ce n'est pas toujours le cas.

La position de sa tribune accolée à la piste est parfaitement normale, lorsque les concurrents se massent le long de la corde, c'est-à-dire du côté qui lui est opposé. Mais, quand les chevaux se présentent sur toute la largeur de la piste, le juge se trouve beaucoup trop près pour qu'il lui soit possible de distinguer facilement et sûrement l'ordre d'arrivée.

Il serait indispensable, dans ce cas, que sa tribune fût reculée d'une dizaine de mètres, de façon à lui permettre d'embrasser d'un coup d'œil ce qui se passe sur la piste. Il est inutile de rappeler les circonstances fameuses dans lesquelles des chevaux, arrivant le long de la tribune, ont été complètement omis par le juge occupé à suivre les concurrents luttant du côté de la corde. Ces occurrences ne se produisent plus aujourd'hui ; mais le fait seul qu'elles ont pu intervenir prouve suffisamment que la situation du juge est défectueuse.

Dans de pareilles occasions, l'auxiliaire de l'appareil photographique sera d'autant plus efficace : aussi, doit-on se féliciter que les premières expérimentations aient été tentées à Maisons-Laffitte dont la piste droite et très large se prête précisément aux constatations les plus intéressantes.

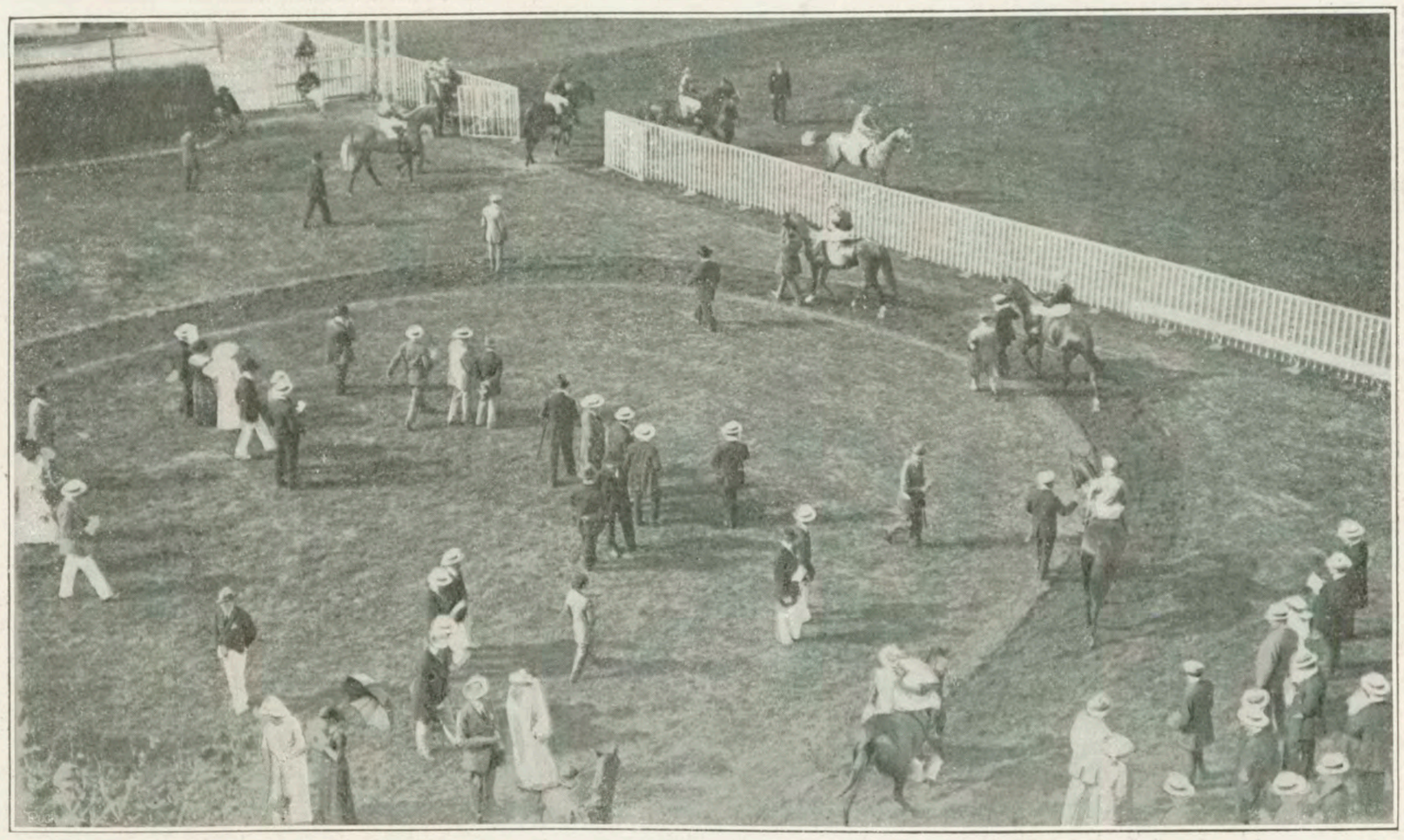
René Riondet.

LES PROCÉDÉS ET LE RÉSULTAT

La Société Sportive d'Encouragement a fait, à Maisons-Laffitte, un essai officieux de l'autophotographie des arrivées de courses. A gauche, nous montrons le fil, qui traverse la piste, relié à une batterie électrique ; à droite, l'appareil photographique qui opère électriquement, et, au milieu, le cliché obtenu.

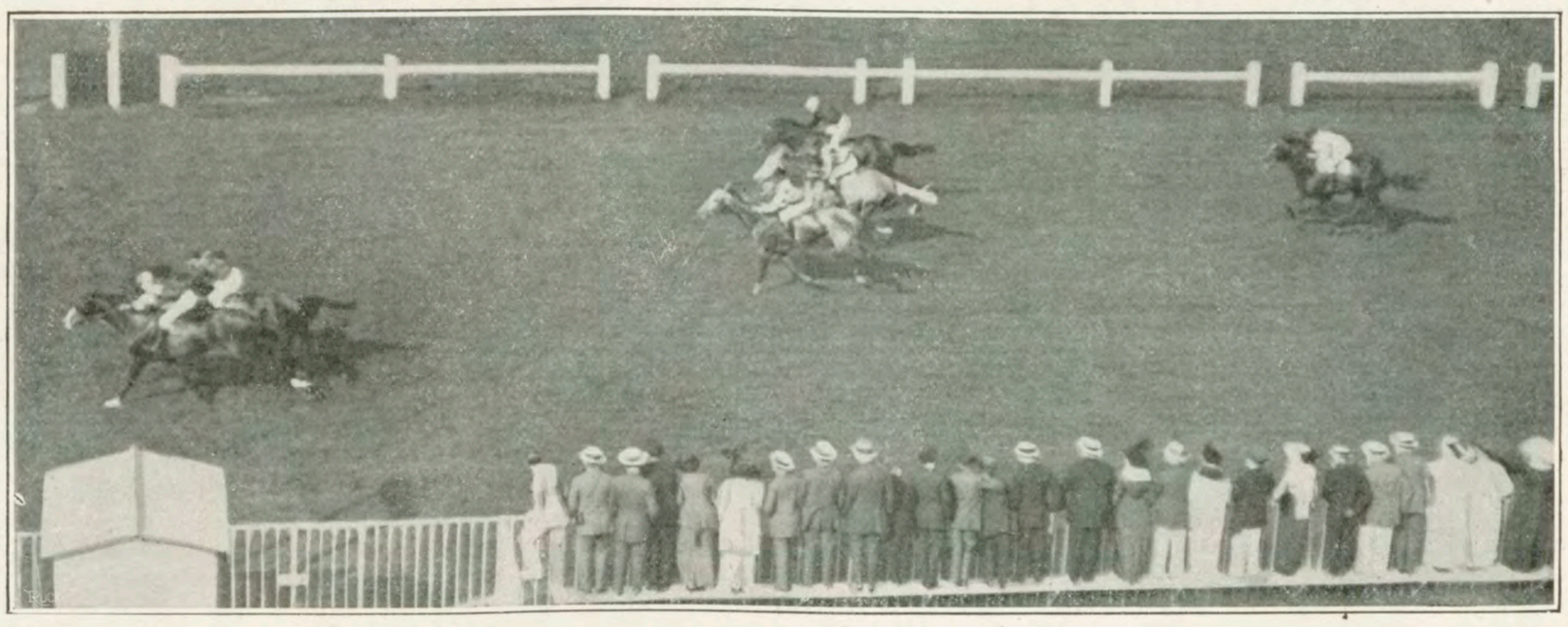
Les Courses de Deauville

La Société des courses de Deauville, pour fêter le Cinquantenaire de sa fondation, nous a donné une attraction nouvelle : un prix de 50.000 francs, dénommé Prix du Cinquantenaire, à courir sur 1.600 mètres. Comme toutes les courses importantes de Deauville, celle des deux ans exceptées, il réunit les trois ans et leurs aînés. Nous avions déjà, s'adressant aux mêmes générations le Grand Prix qui est de 100.000 et se court sur 2.600 mètres, le Prix Florian de Kergorlay dont l'allocation est de 40.000 francs et la distance de 3.400. A côté de ces deux épreuves, une course pour milers avait, pour ainsi dire sa place marquée d'avance. Elle comble une lacune, je ne dirai pas seulement des programmes de Deauville, mais de tous nos programmes en général. La nouvelle épreuve, est le vrai Critérium du mille, comme le Prix du Président de la République est le Critérium par excellence pour la distance classique. Aussi bien, son très grand succès est-il le meilleur témoignage de son opportunité. Nous y avons vu réussir les deux premiers du Derby, et Blarney, et Isard II, et Maboul II qui paraît bien être actuellement sur 1.600 mètres notre meilleur vétéran. Nulle rencontre ne pouvait offrir plus d'intérêt à l'heure qu'il est, que celle de Blarney avec Baldaquin et Dagor. Il y avait deux façons d'interpréter la brillante victoire du poulain de M. Duryea et la défaite de Baldaquin dans le Prix Eugène Adam : progrès de l'un, déclin de l'autre. Le résultat du Prix du Cinquantenaire a montré que l'une et l'autre hypothèses étaient également vraies. Il est des plus significatifs. Les trois premiers du Prix Eugène Adam, Blarney, Baldaquin, Isard II, se sont retrouvés exactement aux mêmes places dans la course de Deauville, mais la performance de Baldaquin est pourtant assez différente. Battu de quatre longueurs a Maisons, il n'est plus cette fois qu'à une tête du gagnant. Ce dernier lui rend il est vrai six livres, mais ce n'est certainement pas cet écart de poids qui a pu le rapprocher autant. On peut d'ailleurs, par Isard II, mesurer assez exactement la différence qu'il y a entre les deux courses du fils de Go to Bed : Isard II en effet lui rendait dix livres et finissait à une longueur derrière lui à Maisons. A Deauville, les deux adversaires sont à poids égal et



LA SORTIE DES CONCURRENTS DU PRIX DU CINQUANTENAIRE

Le Prix du Cinquantenaire était la grande épreuve de la journée du 6 août, à laquelle assistaient MM. Chéron, ministre du Travail ; Leroy, chef du cabinet du ministre de l'Agriculture, et toutes les notabilités de la région.



Blarney Baldaquin Isard II Maboul II Dagor

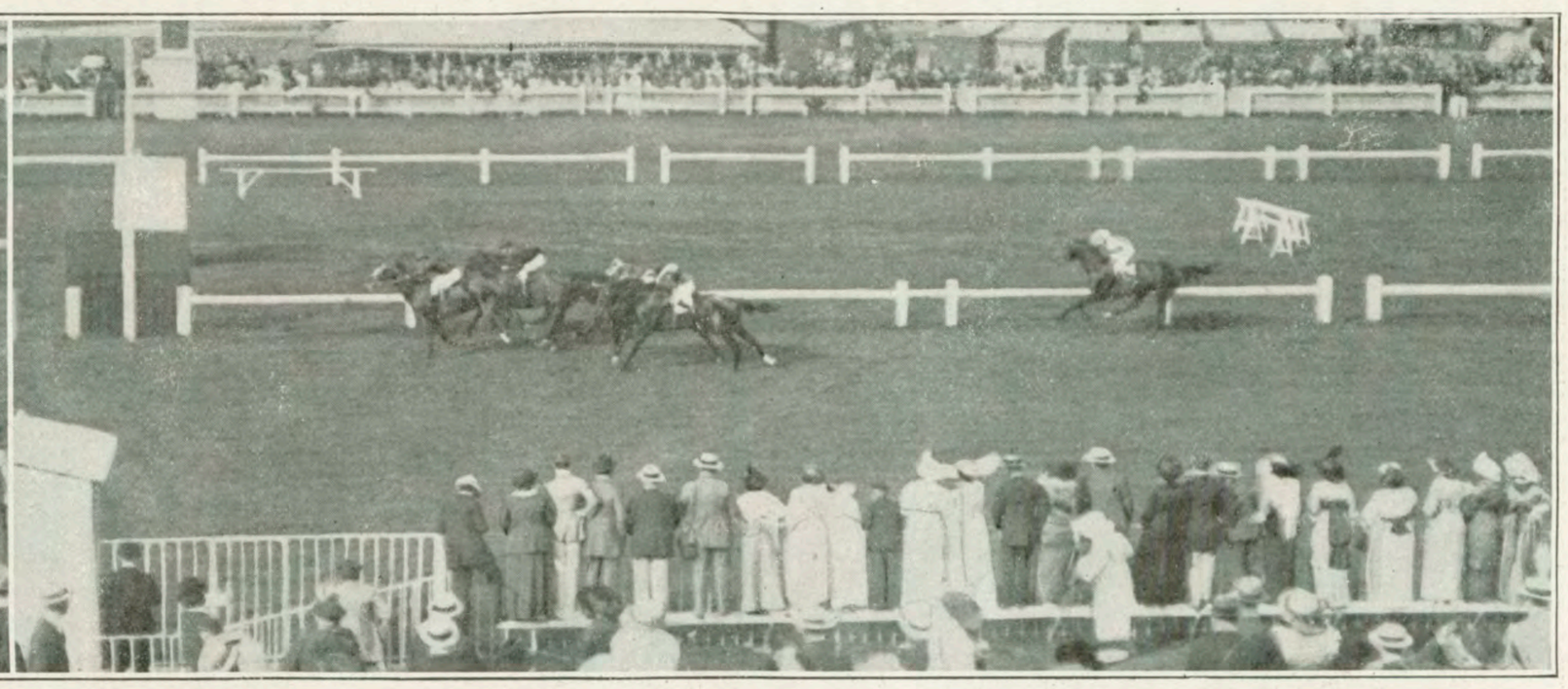
L'ARRIVÉE DU PRIX DU CINQUANTENAIRE (1.600 m., 50.000 fr.), 6 août

Le Prix du Cinquantenaire avait réuni quelques vétérans de valeur qui étaient opposés à la plupart des meilleurs représentants de la génération de 1900. La lutte restait longtemps indécise entre Blarney et Baldaquin, et c'est seulement à la fin que Blarney gagnait par une tête.

Gué du Roy Ouraka

LE PRIX DE VILLERS

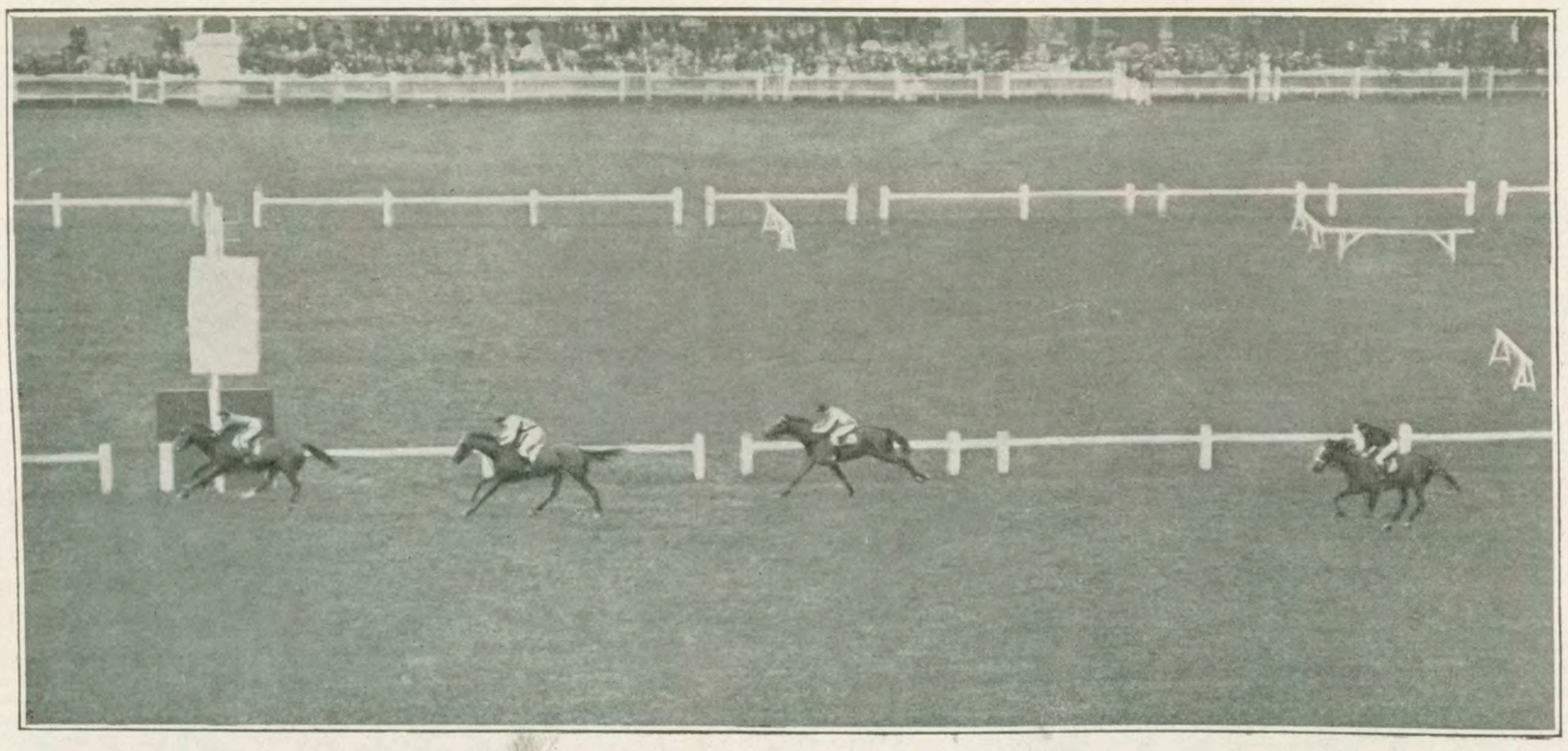
Ouraka semblait gagner, lorsque Gué du Roy survint et triompha.



Cyprine Cassin Genillé Démon Le Cerbère Crébécut

L'ARRIVÉE DU PRIX DE PONT-L'ÉVÊQUE (2.600 m.. 15.000 fr.), 6 août

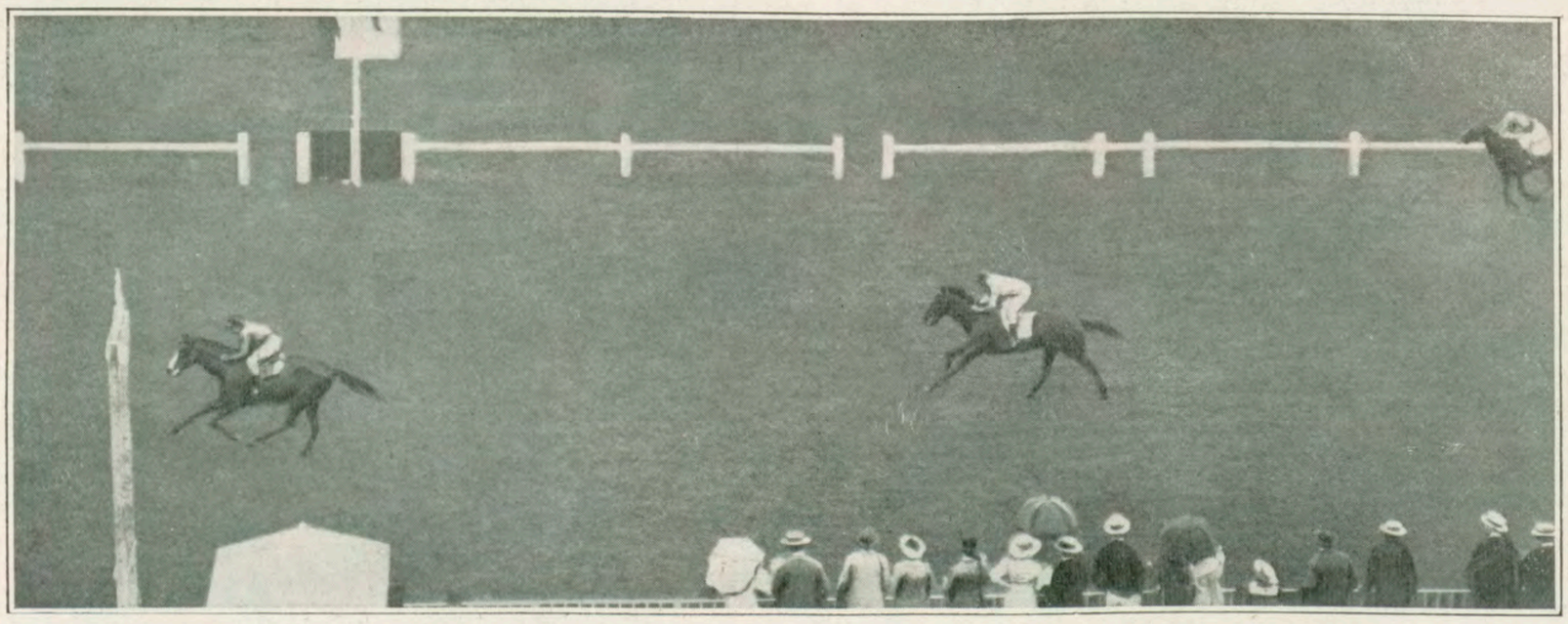
Ce handicap revint à Cyprine, qui parvint à conserver une encolure sur Cassin. Ce n'est qu'après le passage en face que Cyprine se rapprochait. A l'entrée de la ligne droite, Cassin menait, mais ne pouvait résister à l'attaque de Cyprine.



Cassin. Champoreau. Bénédictin de Soulac. De Viris.

L'ARRIVÉE DU PRIX HOCQUART (3.000 m., 20.000 fr.), 8 août.

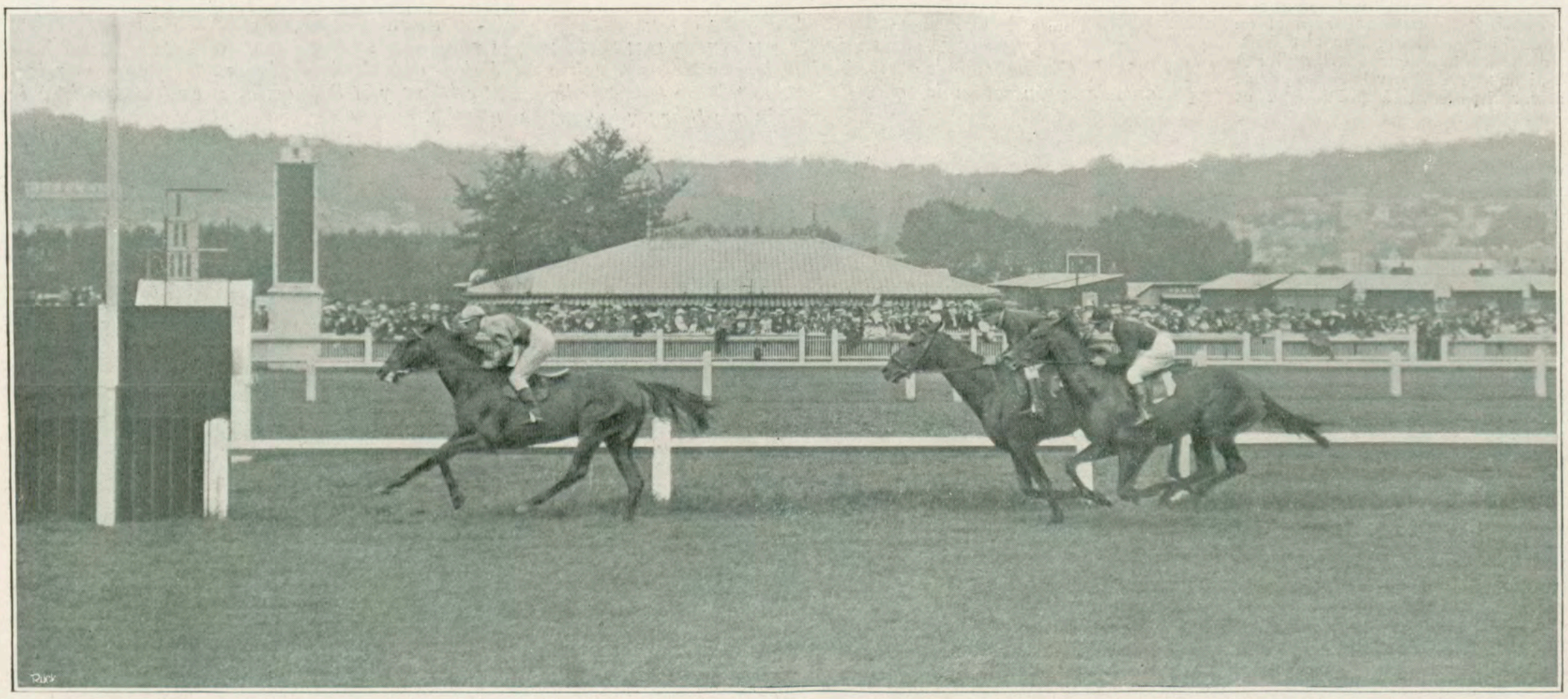
Cassin menait la course devant Bénédictin de Soulac, Champoreau et De Viris. Dans le dernier tournant, De Viris passait et tentait d'attaquer Cassin qui conservait l'avantage. Champoreau et Bénédictin de Soulac se plaçaient 2e et 3e.



Sardanapale Montgoger. Ante Diem.

L'ARRIVEE DU PRIX YACOWLEF (1.000 m., 8.000 fr.), 8 août.

Sardanapale se détachait bientôt devant Montgoger, Glossop et Coq Hardi. A la distance, il avait l'avantage et l'emportait de trois longueurs sur Montgoger. Ante Diem se contentait de la 3e place, à une tête devant Cherry Brandy.



UN PASSAGE DU PRIX FLORIAN DE KERGORLAY (3.400 m., 40.000 fr.), 10 août.

De Viris faisant le jeu pour son compagnon d'écurie, Orsonville menait devant Careless. Prédicateur et Orsonville suivaient à quelques longueurs. Quant à Bénédictin de Soulac, il s'arrêtait bientôt, étant tombé boiteux. Dans le dernier, Prédicateur passait, suivi d'Orsonville, qu'il battait de trois quarts de longueur.

l'écart est officiellement le même, et en réalité je crois sensiblement plus grand. Maboul II, d'autre part, a fini à une encolure d'Isard II, précédant Dagor d'un intervalle identique. En juin, Baldaquin avait affirmé déjà sur Isard II et Maboul II la même supériorité.

Il y a donc tout lieu de croire qu'il a donné en cette occasion toute sa mesure.

En ce qui concerne Dagor, il n'y a pas lieu de s'étonner que, désavantagé de six livres, il ait fini derrière Baldaquin.

Dans le Derby, la victoire de Dagor n'a pas paru absolument décisive, et il a semblé, que mieux ménagé, Baldaquin l'eut beaucoup plus sérieusement menacé, sinon battu. Il est donc possible que Dagor ait fini à peu près à sa place. Ce qui ressort de ces constatations c'est la supériorité de Blarney, qui, très lent à retrouver sa forme, a fini par se réinstaller au rang qu'il occupait à l'automne dernier parmi les animaux de son âge, c'est-à-dire au premier.

J'arrive à la défaite que Baldaquin a subie, quelques jours après. Templier III qui avait fini loin derrière lui dans le Prix du Cinquantenaire, l'a battu d'une tête dimanche, en lui en rendant dix-huit. La distance était, il est vrai, un peu plus longue et plus favorable, au fils de Grey Plume, mais ce n'est là une excuse suffisante. Baldaquin est d'une autre classe que Templier III et doit pouvoir lui rendre une grande partie sinon l'intégralité du poids pour âge. Peut-être son jockey ne l'avait-il pas très heureusement monté. Il l'a amené en deux fois : la première fois, à l'entrée de la ligne droite, très mollement et sans désir de passer, la seconde fois, près du but, avec plus d'énergie, mais trop tard. Il semble aussi d'autre part que Baldaquin n'ait plus le même ressort et le même fond de vitesse que précédemment. Quelle que soit la raison de sa défaite, il n'est pas douteux qu'il s'est montré en cette circonstance très inférieur à lui même,

J'enregistre pour mémoire et sans commentaire la victoire de Prédicateur dans le Prix Florian de Kergorlay, victoire très facile, très brillante, mais qui ne nous apprend rien de neuf. Sa supériorité sur De Viris qu'il avait battu à Maisons, sur Gorgorito qui n'est notoirement pas de sa classe était démontrée d'avance.

STUART.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Trois victimes de l'aviation (de gauche à droite) : le colonel Cody, qui vient de se tuer, Le Blon et Léon Delagrange.

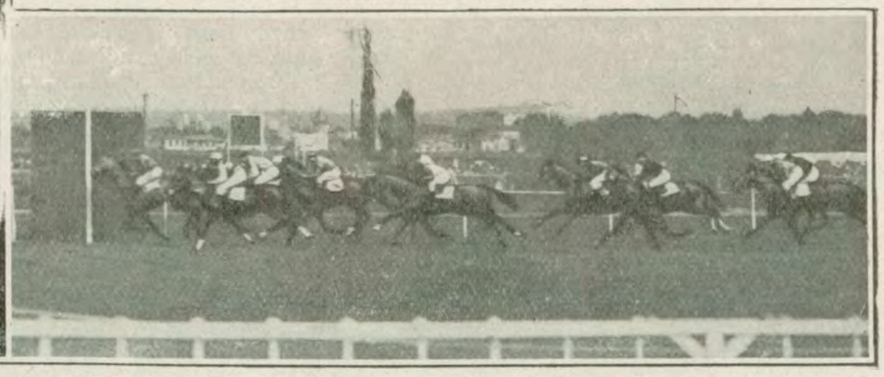
Vue générale de la ville de Zamora, près de laquelle la foule obligea Guillaux à effectuer un atterrissage un peu brusque qui endommagea son appareil.

M. de Laminne, le brillant vainqueur du Tournoi de tir aux pigeons d'Aix-les-Bains.

dans son raid, il avait couvert 1.200 kilomètres. Après sa descente émouvante il voulut bien nous adresser cette carte postale et cet autographe.

Le départ des concurrents de la course du Tour de Bordeaux, qui fut disputée le 27 juillet avec un vif succès.

Le champ de courses de Deauville a été complètement modifié cette saison ; notre photographie donne une idée du bel agencement et du confortable des tribunes.



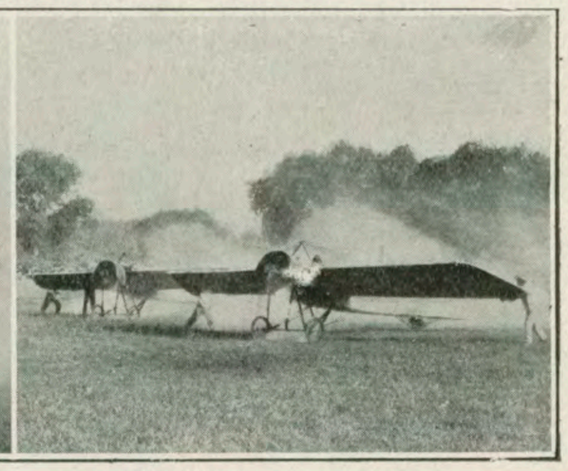
L'arrivée du Grand Prix de Vichy (100.000 fr.), le 3 août. Cette épreuve très importante a donné lieu à une belle course, gagnée par Tripolette (O'Connor) devant Huningue et Rouble.

Le mariage du professeur Maitrot avec Mlle Alice Wilson ; les deux nouveaux époux ont à leur droite G. Carpentier, à leur gauche les boxeurs Kléber et Criqui et Descamps.

Au mariage Maitrot-Wilson : Georges Carpentier se livre à des amusements... sportifs

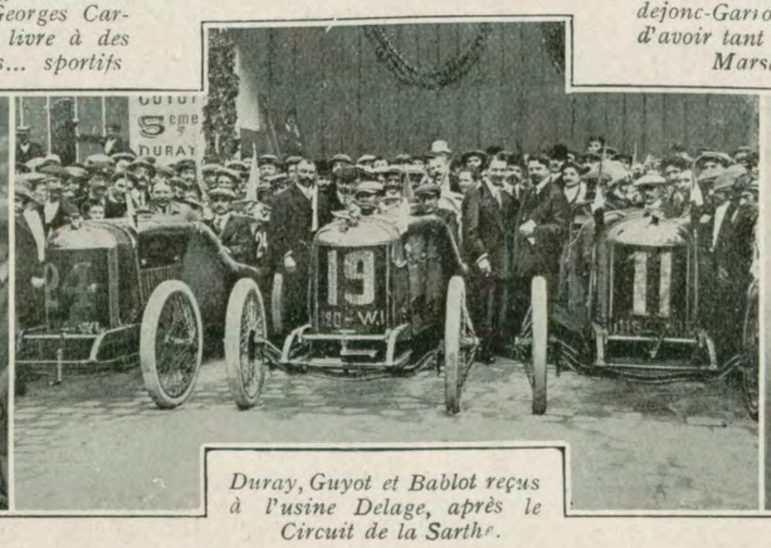
M. Meyer, le vainqueur du Grand Criterium de Natation de Vichy et du Championnat militaire.

Après le match Brindejonc-Garros, qui vient d'avoir tant de succès à Marseille.

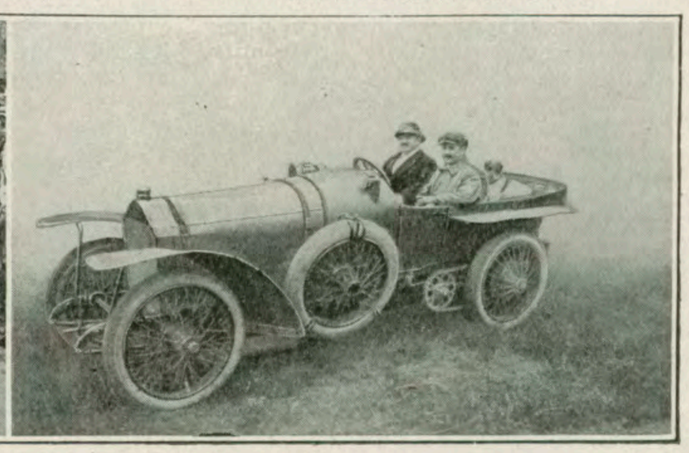


Le départ du match Brindejonc-Garros, à Marseille, d'où Brindejonc sortit vainqueur le dimanche et Garros le jeudi. Tous deux pilotaient des Morane-Saulnier.

Un curieux document pris au cours du Tour de France, à l'éboulement de la Faucille, près de Genève, où l'on voit que les concurrents eurent quelquefois à se livrer à la gymnastique plutôt qu'au cyclisme sur route



Duray, Guyot et Bablot reçus à l'usine Delage, après le Circuit de la Sarthe.



La 200 chx Lorraine-Dietrich, de M. Weiler, qui a été très remarquée au Circuit du Mans, parmi les voitures des touristes qui assistaient à la grande épreuve d'automobiles.

Le départ du Circuit Pédestre de l'Ouest a été donné dimanche dernier. La première étape a été gagnée par Vadenne, couvrant les 130 kilomètres de Paris à Rouen en 11 h. 58 m. De gauche à droite : Guerre, Dodin et Vadenne.

Le White Heater, qui a remporté la coupe du Roi aux régates de Cowes.

(Cliché de E. Juge, Constantine.)

Le général Leguay décore de la Légion d'Honneur le lieutenant-aviateur Jolain, qui se blessa grièvement à Sidi-Mabrouk. L'officier est au port d'armes. Un soldat tient ses béquilles dont il est obligé de se servir.

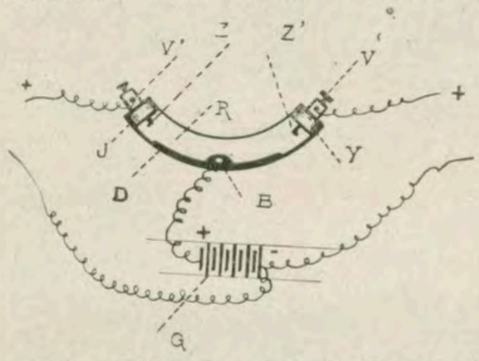
REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

STABILISATEUR ÉLECTRO-MAGNETIQUE. — Un de nos lecteurs, M. Barré, de Montrouge (Seine) nous fait part d'une invention ingénieuse, quoique d'une application assez difficile. De plus, ce système de stabilisation par « tout ou rien » serait loin de répondre aux nécessités du vol.

Il est ainsi de nombreuses inventions, qui, excellentes en principe et très séduisantes au premier abord, ne peuvent en pratique donner les résultats attendus.

Voici donc le système :

L'organe de commande se compose d'un tube de verre R courbé suivant un

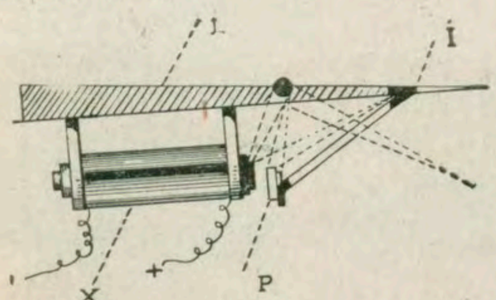


L'organe de commande du stabilisateur électro-magnétique.

grand rayon. La génératrice inférieure du tube, à l'intérieur, est doublée d'une plaque métallique D, en connexion avec un fil positif. Chaque extrémité du tube est fermée par un bouchon Y comportant une borne V et une petite tige de platine Z dépassant à l'intérieur. Sur la plaque métallique, une bulle de mercure B se déplace et, suivant sa position, ferme le circuit d'un côté ou de l'autre.

Le tube cintré est fixé, soit au dossier du siège, soit au réservoir, soit à tout autre partie de l'aéroplane, de façon à ce que l'horizontalité corresponde au point bas de la bulle.

D'autre part, à l'extrémité de chaque aile L, au droit de l'aileron I, est fixé



L'électro-aimant fixé à l'aile de l'aéroplane.

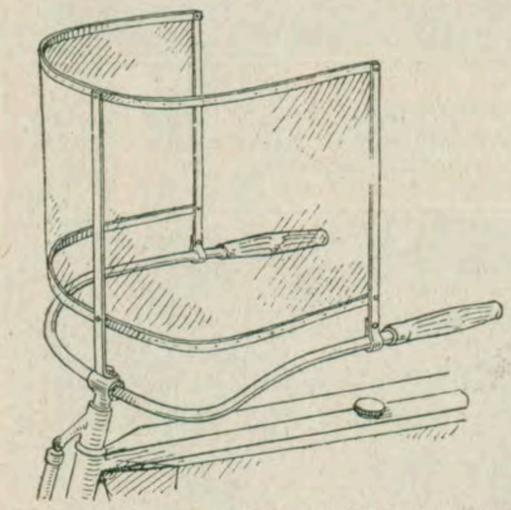
un électro-aimant X; sur l'aileron, une armature tenant lieu de guignol retient une petite masse de fer doux P.

Le fonctionnement est le suivant :

Supposons que l'aéroplane penche vers la droite. Immédiatement, la bulle de mercure va glisser vers l'extrémité droite du tube et fermera le circuit de ce côté en mettant la plaque métallique en connexion avec la pointe de platine. Le courant passera alors dans l'électro-aimant qui attirera la petite masse de fer doux et fera conséquemment baisser l'aileron.

Quelque lecteur voudra-t-il signaler les inconvénients de ce système, si séduisant de prime abord ?

PARE-BRISE POUR MOTOCYCLES. — Pour les sportsmen pilotant des motocyclettes ou sidecars, le petit accessoire ci-contre va constituer une amélioration notable des petits inconvénients de la route. On sait, en effet, combien sont désagréables le vent, la poussière et la pluie — je les cite dans l'ordre croissant — et la difficulté que l'on a de se soustraire à leur néfaste action.



Le pare-brise posé sur le guidon de la motocyclette.

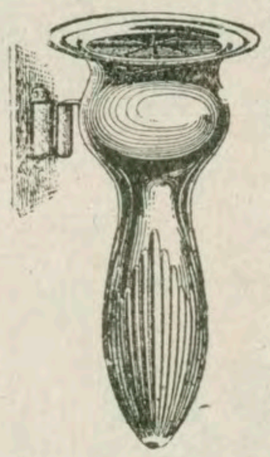
Il sera facile désormais de « passer au travers » de tout cela, au moins en partie, en adaptant sur le guidon des machines un pare-brise que l'on peut aisément faire soi-même, pour peu que l'on dispose de bandes de laiton de 15 millimètres de large sur 1 millimètre d'épaisseur et de plaques transparentes en émaillite, de préférence en celluloïd.

On constitue l'armature en enfermant la feuille transparente entre des bandes superposées et rivées, disposées suivant le contour adopté et suivant des verticales prolongées vers le bas par les bandes cintrées en colliers pour la fixation.

Pour être efficace, le pare-brise doit être aussi près que possible du guidon et être incliné légèrement vers l'arrière. Le haut peut s'avancer en bec, pour diminuer la résistance à l'avancement.

Ce dispositif est très pratique, surtout pour sidecars, et son prix est infime.

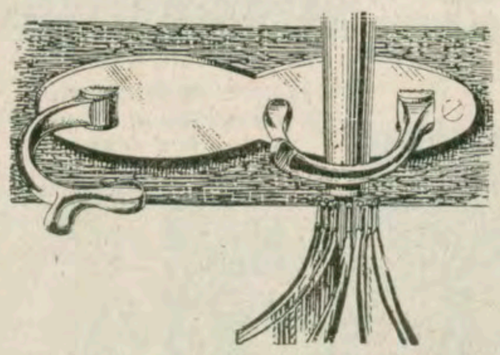
PORTE-FLEURS INVERSABLE POUR AUTOS. — La présence de quelques fleurs dans une somptueuse voiture donne une note de fraîcheur, de gaieté, que ne dédaignent point nombre de charmantes automobilistes. Aussi les porte-fleurs ont-ils été fort bien accueillis.



Le porte-fleurs et son diaphragme en caoutchouc.

Mais, sous l'influence des cahots, bien souvent l'eau se répand et risque de tacher les toilettes ou les soyeux capitonnages. Le porte-fleurs ci-dessus remédie à cet inconvénient à l'aide d'un petit diaphragme en caoutchouc, dont est muni son orifice, et par quoi l'eau est retenue, tandis que les fleurs sont maintenues sans être serrées.

PORTE-CANNES ET PARAPLUIES D'AUTOMOBILE. — Lorsqu'on est en automobile, rien n'est plus gênant que

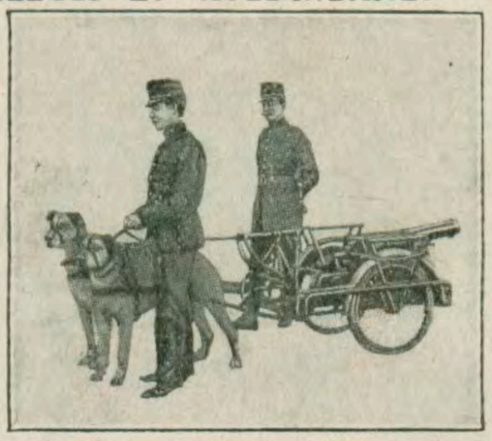


Le porte-cannes ouvert à gauche, fermé à droite.

la présence de cannes ou de parapluies que l'on ne sait où placer.

Le petit appareil ci-dessus reproduit, très pratique et peu encombrant, rendra le service de débarrasser le touriste de cette sujétion. Grâce à lui, cannes et parapluies seront maintenus en place sans aucune gêne pour les occupants de la voiture.

LES CHIENS DANS LES ARMÉES BELGES ET HOLLANDAISES. —



Mitrailleuse à roue tirée par deux chiens.

Au cours de manœuvres militaires, il fut souvent constaté que les mitrailleuses arrivaient trop tard sur le lieu du combat.

Ce retard était causé par les difficultés du transport ; la mitrailleuse pesant environ 80 kilogrammes, soit 20 kilogrammes pour le corps et 60 pour le support ; or, ces poids sont trop élevés pour que l'homme puisse s'en charger utilement.

Pour remédier à cet inconvénient, les autorités militaires hollandaises ont récemment expérimenté une mitrailleuse à roues, inventée par un officier belge, et tirée par des chiens attelés en flèche. L'ensemble est très léger : 100 kilogrammes, et ne nécessite pas un gros effort des chiens appelés à la traîner.

D'ailleurs, l'armée belge a adopté ce système qui a donné toute satisfaction. Et il paraît que cette artillerie défile plutôt vite !

L'INTOMBABLE PUNCHING. — De nombreux lecteurs nous demandent fort souvent des conseils pour déterminer leur choix d'un appareil d'entraînement à la boxe.

Nous leur communiquons ici l'idée fort amusante d'un « intombable » punching qui leur procurera, à peu de frais et avec moins de risques, tous les avantages de l'entraînement à deux.

Il suffit de faire l'emplette d'un solide mannequin, copieusement rembourré, et, après l'avoir habillé convenablement, de

Bombardier Wells s'entraînant avec le mannequin intombable.

le fixer sur une demi-sphère métallique lestée vers le fond d'un poids suffisant à ramener constamment le mannequin déséquilibré par les coups vers la verticale.

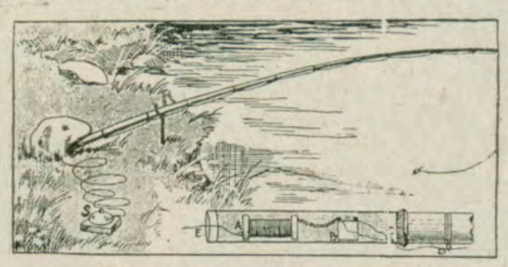
La demi-sphère métallique se fait facilement en embouti, et le lestage se fait en coulant du plomb fondu jusqu'à une hauteur suffisante pour contrebalancer le poids du mannequin.

L'équilibrage se fait ainsi. Supposons un mannequin de 10 kilos, dont le centre de gravité (point sur lequel, couché, il tient en équilibre) est à 80 centimètres de sa hauteur; nous n'aurons qu'à couler, dans une demi-sphère, assez grande pour que le niveau du plomb arrive à 20 centimètres du bord, un poids de plomb quadruple.

La relevée du mannequin sera d'autant plus forte que la distance du plomb au bord de la demi-sphère, fermée par un couvercle fixé aux pieds du mannequin, sera plus grande, et que le poids du lest sera plus grand !

Et les boxeurs vindicatifs trouveront un plaisir sans mélange à donner au « bonhomme » les traits de leur plus mortel ennemi. Ils ne le « tomberont » pas, mais pourront le « corriger » à ravir !

POUR LES PÊCHEURS PARESSEUX. — Tout le monde connaît la canne à sonnette ou grelot. Mais dans *Science et Vie*, nous trouvons mieux.

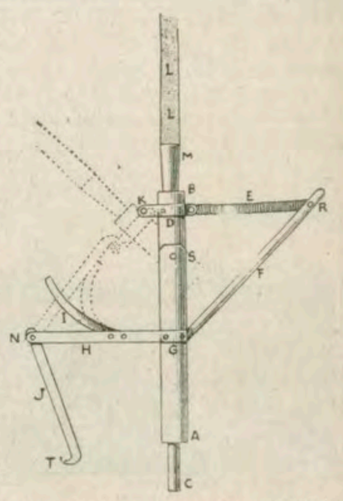


La canne à pêche à sonnette électrique

Dans le gros bout d'une canne à pêche, on dispose une pile minuscule B, reliée à une petite bobine A qui peut actionner une sonnerie placée sur le sol. D'autre part, le fil de soie de la ligne comporte deux minces fils de cuivre isolés qui, passant par les anneaux de la canne, sont reliés d'une part à la pile, et d'autre part au bouchon. Le bouchon contient un petit contact, de sorte que lorsque le poisson mord, la traction établit le circuit, la sonnette retentit, et il n'y a plus qu'à ferrer.

Avec un peu d'ingéniosité, on peut même combiner un relevage électrique de la canne... et même adjoindre à l'ensemble une poêle à frire électrique !

CANNE AUTOMATIQUE A FERRER. — Un pêcheur d'Esbly, M. F. Garnier, a inventé une amusante canne à pêche destinée à ferrer le poisson automatiquement, sous la traction de celui-ci.



Canne ferrant automatiquement.

L'appareil se compose d'une tige principale A, munie d'un bout C que l'on peut monter dans un trou de tolet ou dans une douille enfoncée dans la berge. A mi-hauteur de la tige se trouve un collier G, maintenant rigidement deux bras F et H. A l'extrémité du bras H, qui porte un ressort plat I, est articulé un crochet J. A l'extrémité du bras F, un ressort à boudin E est fixé.

Le haut de la tige A porte une articulation dans quoi oscille la canne L.

Pour armer, on abaisse la canne L, que l'on maintient à l'aide du crochet J qui pénètre dans la chape K. Les ressorts E et I sont ainsi tendus.

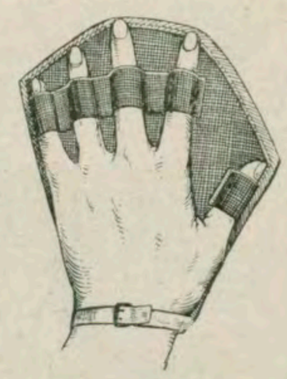
Quand le poisson mord, la canne s'abaisse, libérant le crochet et, sollicitée par le ressort E, se redresse vivement et ferre le poisson.

C'est simple, et constitue un joli cadeau à faire à un pêcheur !

TOUS NAGEURS. — La natation, à tous les points de vue, est un sport très recommandable; pourtant, combien voit-on de jeunes gens ne sachant pas nager? Ils sont légion !

Une récente invention vous permettra, jeunes gens, d'éviter la déception du premier essai et vous incitera à le faire si vous ne vous y êtes pas encore décidé.

Cette invention très simple, le « gant palme », n'est pas, à proprement parler, un gant, mais plutôt une garniture de main, il consiste en un morceau de forte toile, rigide, de forme hexagonale irrégulière, portant sur sa face supérieure cinq passants dans lesquels on engage les cinq doigts de la main. Les passants sont disposés de façon à ce que les doigts soient écartés. De cette manière, la surface agissant sur l'eau est double de la surface agissante de la main aux doigts obligatoirement réunis dans la nage ordinaire et l'effet obtenu est le même que celui produit par les pattes des animaux aquatiques à doigts palmés, d'où le nom de cette ingénieuse invention.



Le gant Palmer.

Il est donc logique d'admettre que tout débutant parcourant seulement deux ou trois mètres, double et triple cette distance au premier emploi et que tout individu ne sachant pas nager puisse arriver par progrès successifs à parcourir douze ou quinze mètres à la sixième séance. Bien entendu, cet appareil se fait en plusieurs tailles et son prix est très modique.

PETITE CORRESPONDANCE

UN FERVENT DE LA MOTO. — C'est la marque Douglas. Adressez-vous, de notre part, à M. Davis, 190, boulevard Pereire, Paris.

A. JENWALE, *Alger*. — C'est une idée qui a déjà été réalisée.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard. H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.